car
MAGAZINE
• BRASIL •

FÓRMULA 1
PIASTRI DOMINA EM MIAMII

MERCEDES-AMG SL 63 S E PERFORMANCE

HÍBRIDO DE ALTO DESEMPENHO: COM 816 CV, É O SL MAIS POTENTE DA HISTÓRIA

ISSN 1982-4246
R$ 39,90
€ 6,00
EDIÇÃO Nº 134

FIRST DRIVES

Volvo CX90 e EX90
A combustão e elétrico

AVALIAÇÃO

BMW iX2
Combinação perfeita de design e eletricidade

AVALIAÇÃO

Chevrolet Equinox RS
Mais avançado e robusto

RENAULT KARDIAN

novo motor turbo de 125 cv com 220 Nm de torque
13 ADAS - sistemas avançados de assistência de direção
painel digital de 7"
interior sofisticado

ines249

Paz no trânsito começa por você

renault.com.br

ines249

Nova Kia Carnival.

Estilo de SUV, espaço de minivan
e alma de sala de estar.

KIA

Movement that inspires

Nova Kia Carnival. Sua família viajando sempre de primeira classe.

Seu amplo espaço e conforto de altíssimo padrão fazem dela o modelo ideal para famílias numerosas e exigentes. São 8 assentos flexíveis, porta-malas de 627 L, com acionamento elétrico e abertura programável (Smart Tailgate), além da praticidade das portas laterais corrediças com comando inteligente (Smart Doors).

Saiba mais em: kia.com.br/carnival

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

CAR BRASIL EDITORA

PUBLISHER
Luca Bassani
luca@carmagazine.com.br

DIRETOR DE REDAÇÃO
Caio Moraes
caio.moraes@carmagazine.com.br

EDITOR INTERNACIONAL
Alan Magalhães (MTB: 05385)
alan@carmagazine.com.br

DIRETOR DE MARKETING
Mauricio Oliveira
mauricio@carmagazine.com.br

DIRETOR DE ARTE
Edgard Santos Jr.
edgard@peerdesign.com.br

GERENTE ADMINISTRATIVO
Emerson Furkim
emerson.furkim@carmagazine.com.br

ASSISTENTE DE REDAÇÃO
Oelcio Francisco
oelcio@carmagazine.com.br

COLABORADORES
Beto Issa
Gerson Borini
Gilberto Dionisio
Maria Clara Castro
Mário Gomes

JORNALISTA RESPONSÁVEL
Caio Moraes (MTB: 18.618)

IMPRESSÃO
elyon

DISTRIBUIÇÃO
Racmidia
Distribuidora Nacional de Publicações

CAR Magazine é uma publicação mensal da Car Brasil Editora Ltda.

CAR BRASIL EDITORA
Rua Dom Armando Lombardi, 819 - Cj. 41A
São Paulo - CEP 05616-011
contato@carmagazine.com.br

CAR INTERNACIONAL
Publisher internacional:
Gareth Cherriman

ATENDIMENTO AO LEITOR
mkt@carmagazine.com.br

As opiniões e os artigos contidos nesta edição não expressam, necessariamente, a opinião dos editores. É proibida a reprodução em qualquer meio de comunicação das fotos e matérias publicadas sem a autorização do editor.

BAUER
Sob licença da
Bauer Consumer Media Limited, Inglaterra

Editorial.

Nossa matéria de capa traz um carro raro no Brasil. Posso afirmar, com certeza, que nunca vi um Mercedes-AMG SL 63 nas ruas. Mas, melhor do que vê-lo circulando pelas nossas vias, é perceber o impacto que ele produz nas pessoas. Não, estou enganado. Melhor que isso, é acelerar seu V8 biturbo que recebe a "ajuda" – como se precisasse – de um sistema híbrido que eleva sua potência para 813 cv... e 144,8 kgfm de torque. Ele acelera de 0 a 100 km/h em apenas 2,9 segundos, sensação que poucos mortais terão o privilégio de sentir na vida.

Na Europa, também andamos no novo Ferrari 12 Cilindri Spider, que recebeu um dos últimos legítimos V12 produzido pela fábrica de Maranello. Um perfeito destruidor dos pneus traseiros se o sistema de controle de tração estiver desligado. Andamos com a capota abaixada até na chuva, veja como foi essa experiência.

Voltando a colocar os pés no chão, avaliamos o BMW iX2, um elétrico que tem design moderno, agressivo, bem ao estilo da marca alemã. Esse SUV tem bom desempenho, é ótimo de dirigir e vai agradar as famílias com seu rodar que vai bem pelas nossas ruas esburacadas. A Volvo também renovou os seus modelos SUVs topo de linha. Aproveitou essa evolução para apresentar as duas versões de propulsão existentes de uma só vez: XC90 (híbrido) e EX90 (elétrico). Diz a Volvo que eles são os modelos mais luxuosos, tecnológicos e seguros já produzidos pela marca.

Ainda falando em SUVs – com a atual tendência de mercado, impossível não falar nesse tipo de carro –, andamos no novo Chevrolet Equinox Turbo RS, desta vez em sua versão com motor a combustão e acabamento mais esportivo. Há ainda o modelo Activ, com perfil mais aventureiro, que ainda não avaliamos. Veja por que ele é o SUV Chevrolet mais vendido do mundo. Ainda nessa categoria, mas indo para um carro produzido do outro lado do mundo, chegamos ao GWM Tank 300, um SUV com linhas e características mais aventureiras. Como quase sempre, os chineses produzem carros que surpreendem por sua qualidade e desempenho. Esse está pronto para o campo ou para a cidade.

Finalizando, fomos mais para o extremo, para o carro voltado para o trabalho, ainda que as picapes, no momento, tenham acabamento de carro luxuoso. A RAM Rampage, um desses exemplos, ganhou um novo motor a diesel de 2,2 litros e, consequentemente, ficou mais forte, eficiente e agradável de dirigir.

Na parte de esporte, trazemos a estreia dos novos carros, com configuração SUV, da Stock Car. Muita tecnologia, materiais especiais e horas de desenvolvimento foram investidos no novo modelo e ele não decepcionou: ficaram belos e rápidos. Mostramos como foi a primeira corrida do ano com os novos bólidos.

E por falar de Fórmula 1, um destaque dessa edição, sem dúvida, foi a nossa incursão pelas novas instalações de R$ 1,5 bilhão da Aston Martin. A marca inglesa se prepara com afinco para entrar em uma nova era da Fórmula 1. Se depender de aparato técnico e investimentos eles já podem se considerar vencedores. Veja como eles estão se preparando para essa escalada.

Na sequência, fomos até Miami para constatar que Oscar Piastri começa a despontar como um dos principais postulantes a conquistar o campeonato de 2025. Mas ainda estamos muito no começo de uma temporada que terá 24 provas principais mais seis corridas *sprint*. Nosso tradicional Photo Gallery nos mostra os principais lances da primeira corrida, de três, que acontecerão em solo norte-americano este ano.

Boa leitura!

CAIO MORAES
Editor

ines249

Official Timekeeper
of Formula 1®

DESIGNED TO WIN

OFFICIAL TIMEKEEPER OF FORMULA 1®. AGAIN.

TAG HEUER

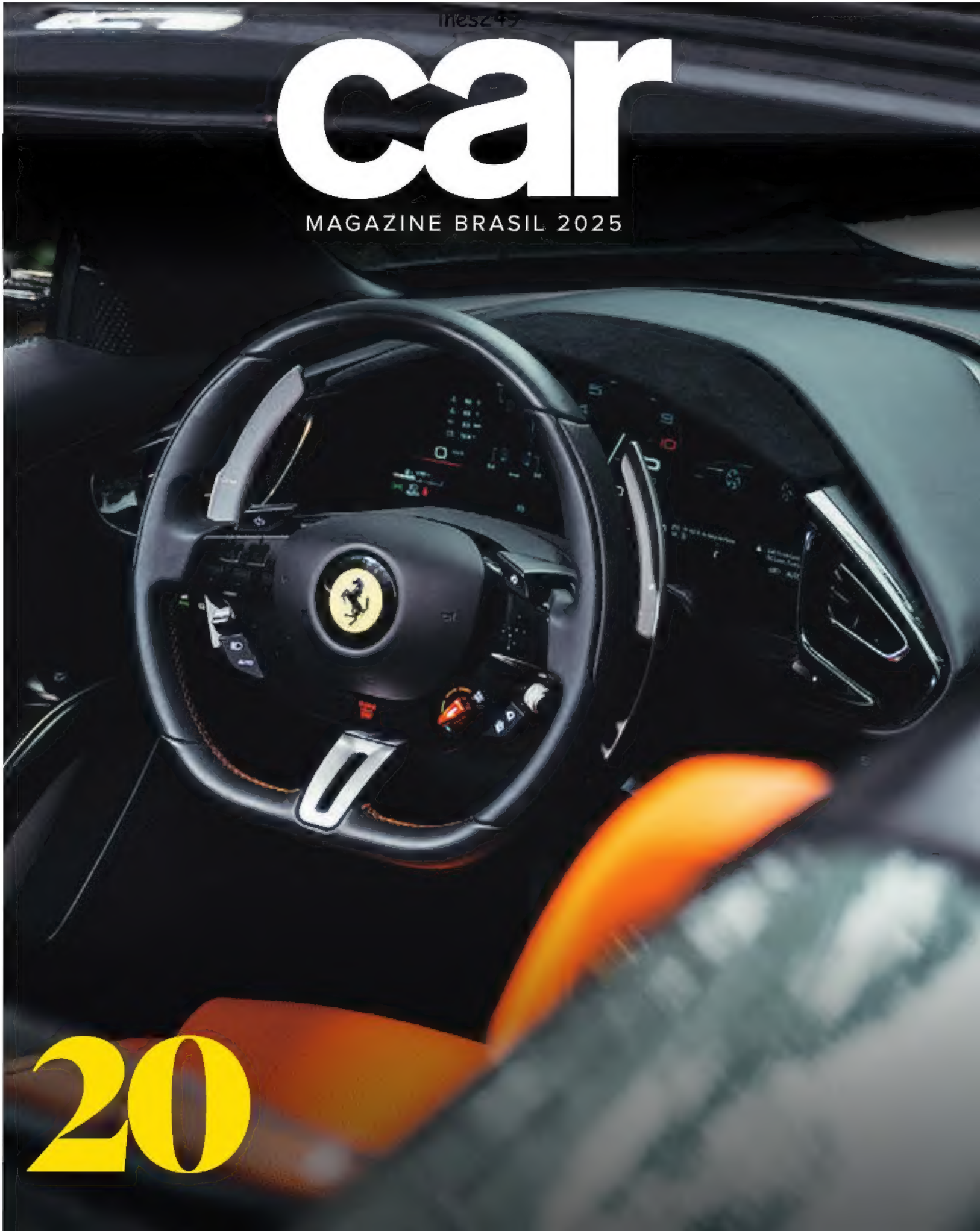
BOUTIQUES TAG HEUER
CIDADE JARDIM SÃO PAULO (11) 3198-9458
SHOPS JARDINS SÃO PAULO (11) 3198-8267
VILLAGE MALL RIO DE JANEIRO (21) 3252-2846
PÁTIO BATEL CURITIBA (41) 3020-3398

THE F1 LOGO, FORMULA 1, F1, GRAND PRIX AND RELATED MARKS ARE TRADEMARKS OF FORMULA ONE LICENSING BV. TAG HEUER FORMULA 1 IS A TRADEMARK OF LVMH SWISS MANUFACTURES SA. ALL RIGHTS RESERVED.

ines249

car

MAGAZINE BRASIL 2025



20

ines249

Insider

12 **Mercedes-Benz CLA**

18 **Audi A6 Sportback e-tron**

First drives

20 **Ferrari 12 Cilindri Spider**
Esportivo ou GT? Tanto faz...

28 **Volvo EX90 e Volvo XC90**
Convivência pacífica entre elétrico e híbrido

34 **GWM Tank 300 Hi4T**
Força, sofisticação e tecnologia

Avaliação

38 **Chevrolet Equinox Turbo RS**
Novidades que fizeram diferença

44 **BMW iX2 xDrive30 M Sport**
A volta em grande estilo

50 **RAM Rampage Laramie 2.2**
Ganhou em desempenho e eficiência

54 **Mercedes-AMG SL 63 S E Performance**
O sentimento de acelerar um V8 biturbo

Motorsports

64 **Radio Box**
Tudo o que acontece dentro e fora das pistas no Brasil e no exterior

86 **Bastidores F1**
Por dentro da Aston Martin

96 **Fórmula 1**
Oscar Piastri desponta como favorito ao título com a McLaren

104 **Photo Gallery**
As melhores imagens do GP de Miami pelo fotógrafos da CAR

ines249

BSS®

Beyond Special Security

SÃO MAIS DE 20.000 VEÍCULOS BLINDADOS EM 18 ANOS

Fábrica
11 3503-3000
Rua Santo Eurilo, 140
Jaguaré - São Paulo - SP

Assistência Técnica
11 3503-3050
Rua Santo Eurilo, 360
Jaguaré - São Paulo - SP

Showroom
11 3503-3030
Av. Europa, 140
Jd. Europa - São Paulo - SP

WWW.BSSBLINDAGENS.COM.BR

ines249

EFETIVAMENTE A BLINDAGEM MAIS TECNOLÓGICA E LEVE DO MERCADO

- *Líder em blindagem automotiva das marcas Premium*
- *Marca que espelha prestígio, qualidade e requinte*
- *Melhor blindadora do Brasil*
- *Blindagem mais leve*
- *Kits especialmente desenvolvidos, de vidro e manta*
- *Primeira e única com Certificação TÜV SÜD GmbH*
- *Assistência técnica em todo o território nacional*
- *Valorização na revenda do seu seminovo*

TÜV SÜD CERTIFICADA

GRAPHENE FULLSTEEL

BCA

MLAYER

BSS

ines249

CARROS + PESSOAS + SEGREDOS + ANÁLISES + NOVIDADES + RESUMO DO MÊS

Insider

A turma das grades não recebeu o memorando sobre design simples e limpo

ines249

LANCAMENTOS

O novo Classe S não é um Classe S

Por Jake Groves Edição Alan Magalhães

'S-Class', ou para nós, Classe S, vem de "classe 'special", mas parece que os dias em que esta sigla era sinônimo de pioneirismo tecnológico na Mercedes-Benz acabaram. Rompendo radicalmente com a tradição, é o menor carro da linha da Mercedes que se tornou o trampolim da nova revolução tecnológica da marca.

Em um evento de apresentação repleto de estrelas e com vista para Roma, a Mercedes passou um dia inteiro revelando à imprensa mundial a importância do novo CLA. "Este dia marca o início de uma nova era para a Mercedes, uma experiência digital totalmente nova e a prova definitiva de que o futuro é elétrico", discursou o presidente do conselho, Ola Källenius.

O CLA embarca diversos avanços tecnológicos significativos e sinaliza a seriedade da Mercedes em utilizar o software e os aprendizados de engenharia do conceito EQXX, que sustentarão uma enorme reformulação da linha de modelos. O que o diretor de tecnologia da Mercedes, Markus Schäfer, chama de "um espetáculo de lançamentos" são mais de 20 carros nos próximos três anos.

Na base de pelo menos quatro deles, incluindo o CLA, está a nova Arquitetura Modular da Mercedes. A MMA prioriza eficiência e versatilidade, com versões elétricas e híbridas sendo lançadas simultaneamente. Um meio-termo? Não é bem assim, diz Christoph Starzynski, chefe de estratégia de produto da Mercedes. "Ela tem a combinação certa de dirigibilidade e tecnologia, e não estou ▸

ines249

Não teremos um Classe A hatch, mas a perua vem aí

Espere por estes detalhes em outros novos Mercedes

preocupado com a concorrência".

Os veículos elétricos que utilizam a plataforma se beneficiarão de motores de nova geração (com eficiência de até 93%, o que a Mercedes afirma ser a melhor já registrada para um carro de produção), combinados com novas baterias de alta densidade e uma transmissão de duas velocidades no eixo traseiro, projetada para reduzir o consumo de energia em velocidades de cruzeiro.

A MMA emprega arquitetura elétrica de 800 volts, o que significa que velocidades de carregamento de até 320 kW são possíveis. O resultado é um CLA 250+ básico com Tecnologia EQ com autonomia de até 790 quilômetros, de acordo com os testes WLTP

Os híbridos também se beneficiaram dessa reformulação Para o CLA e família, a Mercedes-Benz desenvolveu um motor totalmente novo, com o codinome M252 É uma unidade de quatro cilindros de 1,5 litro, projetada para ser usada como parte de um sistema híbrido não plug-in, acoplado a um igualmente novo câmbio de oito velocidades "e-DCT". O motor é menor e mais leve do ▸ que o de quatro cilindros usado no Classe A e CLA anteriores. Com bateria de 1,3 kW h, ele fornece um sistema supereficiente para aqueles que ainda não estão convencidos para o elétrico. As versões híbridas devem ser lançadas um pouco depois das 100% elétricas, mas a CAR Magazine pode confirmar potências de motor de 136 cv, 163 cv e 190 cv - provavelmente com os emblemas CLA 200, CLA 250 e CLA 300

"Acreditamos estar atingindo a eficiência de um diesel com este sistema híbrido", afirma Karsten Krebs, engenheiro de trem de força da Mercedes. Ele também é capaz de movimentar o carro com o motor desligado

A Mercedes não oferecerá versão elétrica plug-in (PHEV), de tão confiante está de que o híbrido e o BEV (100% elétrico), juntos, atenderão as necessidades de uma ampla gama de potenciais compradores. "Acreditamos que o híbrido é a melhor combinação que podemos oferecer para aqueles que ainda não estão totalmente preparados para o elétrico", afirma o engenheiro de transmissão Jan Becker. "Se você tiver a opção de carregamento no seu dia a dia, o elétrico é a melhor escolha", acrescenta ▸

ines249

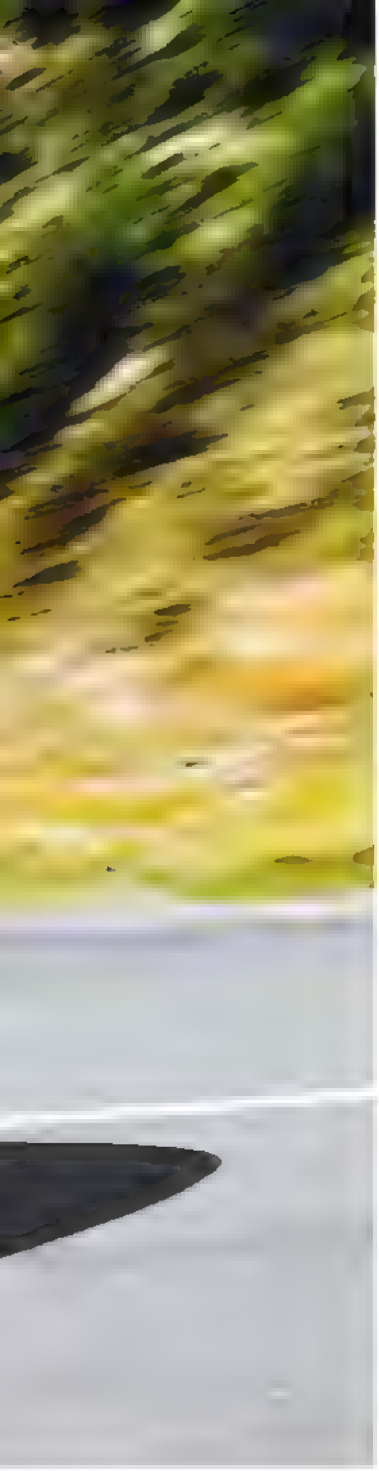
Krebs. O evento de lançamento em Roma estava lotado de supermodelos e jovens influenciadores digitais. As artistas Camilla Cabello e Ice Spice estavam presentes e a cantora Tyla se apresentou ao vivo, dançando em volta dos CLA no palco. Se você não tem ideia de quem são essas pessoas, talvez não faça parte do público-alvo destes carros

Isso fica ainda mais evidente ao entrarmos no CLA. Mesmo que você esteja familiarizado com a recente abordagem tecnológica da Mercedes, seu interior eleva a "experiência digital" a um novo patamar. Os carros apresentados foram equipados com o MBUX Superscreen da Mercedes – um painel de vidro de largura total com três displays embutidos; não será de série em todos os CLA. É semelhante ao dos Mercedes recentes, mas aqui ele roda uma nova geração de sistema operacional, incorporando um assistente de Inteligência Artificial que utiliza o ChatGPT e o Gemini do Google, além do Google Maps (no mundo ocidental) em vez do sistema da própria Mercedes.

Como sugeriu Magnus Östberg, diretor de software, muitos dos clientes mais tradicionais da Mercedes talvez não queiram falar com o carro, mas insiste que o sistema ficou intuitivo e simples. "Você não precisa mais se lembrar exatamente do que dizer", informa Ostberg. "Você pode conversar de forma natural e o carro fará o resto".

A plataforma musical interativa RAiDiO.FYI, do Will.i.am, líder dos Black Eyed Peas (aplicativo de rádio com inteligência artificial que funciona como DJ digital e provedor de informações) estará disponível para instalação no CLA. Jogos rodarão diretamente na tela do passageiro, incluindo Angry Birds, e em breve você poderá utilizar games de console pela nuvem; a Mercedes nos mostrou o Forza Motorsport sendo jogado com

ines249



O CLA foi o primeiro a receber o novo infoentretenimento

O interior do CLA leva a experiência digital da Mercedes a um novo nível

um 'joystick' conectado a uma das portas USB.

Schafer comenta sobre o "Nível 2++" de auxílio à condução, que permite efetivamente que o carro lide com mais condução autônoma do que nunca, mesmo em ambientes urbanos caóticos. A "navegação surround" do CLA exibe todos os sistemas de assistência ao motorista ativos, bem como uma representação 3D do carro no painel de instrumentos. A Mercedes afirma que a tecnologia proporcionará "uma melhor percepção da situação através da interpretação dos sistemas de assistência auxiliares do CLA".

É muita inovação para o menor carro da Mercedes. É uma pena que a carroceria do CLA seja tão previsível. Schäfer disse à CAR em 2024 que a Mercedes deixaria de criar carros parecidos com sabonetes e se apegaria aos seus designs "icônicos". Só que, como disse Gorden Wagener, chefe de design da Mercedes no evento do CLA sobre pureza e "retirada de detalhes" para manter as linhas limpas, não podemos deixar de zombar do resultado. Uma grade falsa com 142 LEDs animados individualmente, por exemplo, não é exatamente uma boa ideia de design puro

De qualquer forma, a quantidade de novas tecnologias a bordo e os desenvolvimentos de engenharia são suficientes para colocar o CLA muito acima de seus rivais, como o sedã Audi A3 e o BMW Série 2 Gran Coupé, pelo menos no papel. É o tipo de diferença que tradicionalmente o Classe S topo de linha desfrutava, em comparação com qualquer concorrente em potencial.

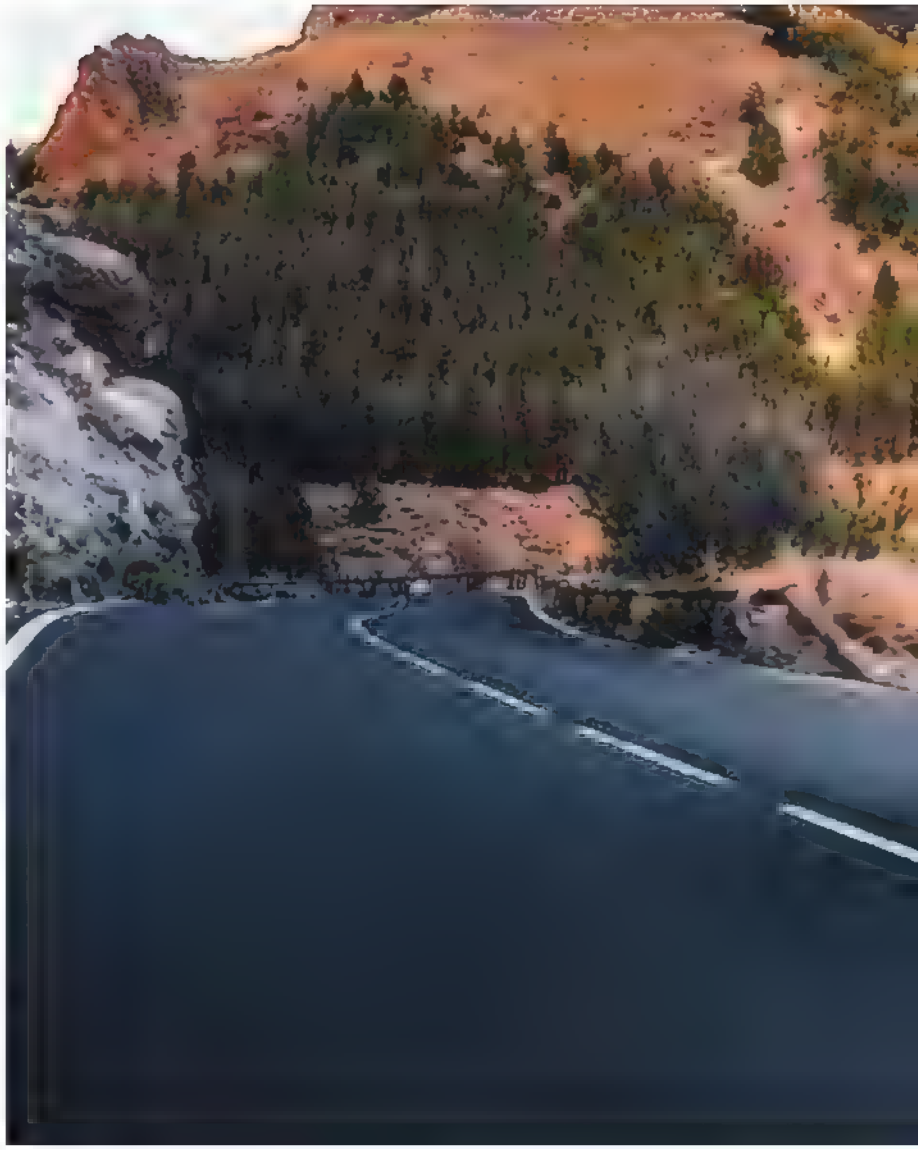
Lembrando o título desta matéria, onde fica o Classe S então, se ele não é mais quem recebe os equipamentos inteligentes primeiro, antes do restante da linha? Os executivos da Mercedes têm perspectivas diferentes. Starzynski diz que há um precedente: "Em geral, é só uma questão de qual modelo você começa. Voltando a 2018, o Classe A foi o primeiro carro com MBUX. O mais recente Classe E, por exemplo, foi tecnicamente o primeiro carro a ter elementos do MB OS", argumenta.

Östberg observa: "O fato dele ter sido o ponto de partida, se deveu simplesmente a uma questão de cronograma. Alguém teria que ser o primeiro a receber as inovações. O Classe S terá a mesma tecnologia, mas o que eu diria sobre o CLA é que toda ela é dedicada aos passageiros da frente. Onde o proprietário de um Classe S se senta? Haverá mais ênfase nos passageiros do banco traseiro no Classe S".

ines249

Modelo elétrico bate recorde

Georg Kacher



▶ A Audi anuncia a pré-venda do inédito A6 Sportback e-tron, o novo veículo 100% elétrico da fabricante no País. Ele chega com uma credencial de respeito: é o carro mais aerodinâmico da história da marca, com coeficiente de arrasto (Cd) de 0,21. A aerodinâmica sempre foi um componente de sucesso da Audi, a exemplo de modelos do passado como o 100 (C3) e o 80 (B3). Agora, com o A6 Sportback e-tron, a marca escreve um novo capítulo nessa trajetória. Para alcançar esse recorde histórico, o modelo foi submetido a cerca de 2.800 simulações e incontáveis horas de testes no túnel de vento.

Segundo veículo construído na Plataforma Elétrica Premium (PPE), o A6 Sportback conta com uma nova bateria com autonomia total de 445 quilômetros, de acordo com o Inmetro, e carregamento de 10% a 80% em apenas 21 minutos. O modelo está disponível na rede da marca em todo o País em versão única por R$ 649.990,00.

O carro está equipado com baterias de íons de lítio, tração traseira e motorização elétrica com potência combinada de 367 cavalos e 59,1 kgfm de torque. A aceleração de 0 a 100 km/h é feita em 5,4 segundos, e a velocidade máxima (limitada eletronicamente) é de 210 km/h.

Com o novo A6 e-tron, a marca também está destacando seu papel de liderança em design e tecnologia de iluminação. Faróis e lanternas têm design tridimensional e oferecem assinaturas de luzes digitais, unindo os mundos físico e digital. Na dianteira, a família A6 e-tron oferece luzes diurnas digitais com tecnologia Matrix LED, bem como luzes traseiras Full-LED.

A tecnologia usada também define novos padrões em termos de individualização: com oito assinaturas de luzes digitais nas luzes diurnas recém-projetadas dos faróis Matrix LED, os motoristas podem personalizar seu A6 e-tron de uma maneira completamente nova. Um destaque do novo carro é a iluminação das quatro argolas na traseira, o que enfatiza a identidade corporativa da fabricante e dá ao novo A6 e-tron personalidade própria.

O A6 Sportback e-tron oferece uma ampla lista de equipamentos de série. Externamente, são destaques os Audi Rings traseiros iluminados; kit exterior S line; capa do espelho retrovisor externo em preto brilhante; teto panorâmico de vidro com transparência selecionável; espelhos retrovisores externos eletricamente ajustáveis, rebatíveis, aquecíveis, antiofuscantes e com memória. O modelo vem rodas de alumínio com 21 polegadas calçadas com pneus 245/40 R21 na dianteira e 275/35 R21 na traseira.

Entre os itens de conforto e conveniência, há ar-condicionado automático de três zonas; bancos dianteiros esportivos com ajustes elétricos, inclusive lombar, e memória e aquecimento para o do motorista; forração em combinação couro/couro sintético e inscrição S; keyless entry/go (chave conforto); pacote de luzes ambiente Plus (interativas); porta-malas com abertura / fechamento elétrico e sistema hands-free; projeção do logotipo Audi instalados nos retrovisores; e volante esportivo, de três raios, com parte superior e inferior achatadas, multifuncional, com paddle shifts e controles satélites.

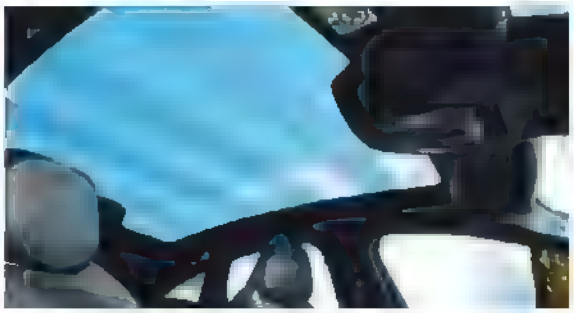
Em termos de tecnologia e segurança, o modelo inclui diversas tecnologias de condução semiautônoma, como assistente de desvio e conversão, controle de cruzeiro adaptativo, aviso de saída de faixa com assistente de emergência e sistema de frenagem autônoma (AEB); park assist plus com sensores estacionamento dianteiro e traseiro; assistente de troca de faixa (Side Assist), alerta de tráfego reverso, exit warning e assistente de conversão em marcha ré.

Para auxiliar no carregamento elétrico, o modelo traz acesso para a operação do lado do motorista e do passageiro com abertura elétrica, suporte de parede para o Audi Compact charger com até 11 kW de no modo AC e utilizável em tomada doméstica ou industrial de 16A/400V

O enorme teto panorâmico de vidro tem transparência selecionável mais conforto para os ocupantes

Na dianteira, a família A6 e-tron oferece luzes diurnas digitais com tecnologia Matrix LED

ines249



O coeficiente de arrasto (Cd) de 0,21 foi conseguido após mais de 2,800 simulações e incontáveis horas de testes no túnel de vento

ines249

First drives

ines249

FERRARI 12CILINDRI SPIDER

A tempestade perfeita

Rajadas laterais, granizo e alertas meteorológicos vermelhos encontram um V12 conversível com tração traseira. O Spider da Ferrari enfrenta a Tempestade Hermínia

Por Jake Groves **Edição** Alan Magalhães **Fotos** Olgun Kordal

ines249

Era para ser uma coisa simples e interessante, fugir da cinzento Reino Unido – castigado pela tempestade Éowyn – para o claro e brilhante Mediterrâneo, onde aproveitaríamos ao máximo o novo Ferrari Spider de 12 cilindros. Mas em Lisboa, com a compacta chave retangular da Ferrari na mão, percebi um céu carregado de nuvens ameaçadoras e ventos uivantes. Parece que fugi de uma para entrar em outra: a tempestade Hermínia.

Ainda bem que a Ferrari afirma que o 12Cilindri (lembrete, pronuncia-se: 'doditchi tchilindri') é seu GT "mais completo" de todos os tempos – portanto, projetado para lidar com esta explosão de realidade. Pode até funcionar, mesmo chovendo e ventando bem acima do que gostaríamos, mas em muitos aspectos, é o território ideal para um GT. Estradas costeiras ladeadas por rochas escarpadas e fustigadas pelo mar parecem muito dramáticas, e nelas consigo imaginar este Ferrari como ferramenta glamurosa e graciosa para apreciar a paisagem.

Se a Ferrari está se gabando deste ser o V12 mais completo que já fez, nada melhor que essa condição para avaliá-lo. Se ao menos os elementos da tempestade Hermínia não estivessem ameaçando nossa própria existência. Não estou sendo dramático; alguns alertas meteorológicos vermelhos de "risco de vida" foram emitidos na área.

Ao lado do 12Cilindri, mesmo com Hermínia nos chacoalhando com suas rajadas, tento entender seu estilo. A primeira das muitas coisas para avaliar é que ele é cercado por todas as curvas e ângulos imagináveis. É classicamente bonito? Provavelmente não. É tão futurista quanto o carismático chefe de design da Ferrari, Flavio Manzoni, diz? Aquela dianteira retrô – claramente inspirada no Daytona do final dos anos 60 – torna difícil aceitar esse argumento. Mesmo assim, continuo fascinado, observando os detalhes por todos os ângulos.

Adoro aquela faixa em forma de viseira que se estende por toda a frente, com aletas finíssimas integradas às lentes dos faróis, o par de apêndices aerodinâmicos ativos em formato de chifre que se abrem em alta velocidade e a postura baixa. Não faltam detalhes para admirar

No coração do 12Cilindri há um clássico Ferrari, um feito da engenharia automotiva moderna – algo que você pode passar ainda mais tempo admirando com o capô em formato de concha inclinado para a frente. O próprio Enzo disse certa vez que "o 12 cilindros sempre será o Ferrari original", enquanto os engenheiros afirmam que manterão o V12 trabalhando até quando for possível, diante da pressão para reduzir tamanhos e eletrificá-los

Foi um alívio e uma surpresa para muitos fora da Ferrari – talvez até mesmo para alguns dentro dela – que seus esforços fenomenais em pesquisa e desenvolvimento permitissem que outro modelo V12 fosse produzido totalmente livre de eletrificação. Alinhado com o objetivo do 12Cilindri de ser um verdadeiro GT, esta versão do motor de 6,5 litros permite que pelo menos 80% de seu torque total esteja acessível a apenas 2.500 rpm. Dito isso, sua potência máxima de 830 cv, aparece a apenas 250 giros do limite de 9.500 rpm do conta-giros.

Óculos escuros? Mais para proteção da tempestade

Nesse momento o desempenho do 12Cilindri está absolutamente impecável. Os limpadores de para-brisa estão no máximo, enquanto atravesso o Parque Nacional Sintra-Cascais – uma joia esmeralda de florestas densas, trilhas montanhosas e arquitetura da época da Inquisição – já que o V12 do 12Cilindri não dá a mínima nem a 2.000 rpm, e o Manettino está travado no modo Wet

Não há como negar que se trata de um carro grande, com circunferência desconcertante sobre as faixas estreitas e irregulares de asfalto que cercam o parque nacional. Uma breve abertura no trânsito (composto por moradores locais vagarosos e turistas indignados à procura do sol) me permite forçar um pouco mais, enquanto curvas fechadas se sucedem, a magia técnica da Ferrari se manifesta.

O 12Cilindri conta com a tecnologia de "distância entre-eixos virtualmente curta" de Maranello, que estreou no F12tdf – na verdade, quatro rodas direcionais com nome mais chamativo – incrivelmente fluida, a ponto de parecer que as rodas do 12Cilindri estão quase um metro mais próximas umas das outras do que fisicamente estão. Há agilidade mata aqui que desmente o tamanho do carro – estou curioso para me aprofundar Mas o Hermínia não dá trégua. Estou ansioso para realmente abrir o motor... e a capota.

Imagino que quanto mais para o interior eu for, menos ▸

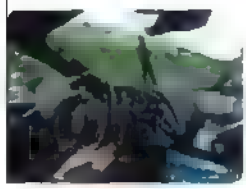
Retirada: 0 km

Um dos Ferrari modernos mais visualmente divisivos, mesmo você achando que é um clone futurístico do Daytona, ele ainda se parece com um Ferrari

20 km

Muito 2025: botões para assistência ao motorista e start/stop em um Ferrari HELE é o nome da Ferrari para start/stop: alta emoção, baixa emissão Arrepia

125 km



A chuva não dá trégua, então sigo em direção ao norte. Sem foto disso: eu saindo do carro para alcançar o pedágio. Não é a parte mais glamurosa da viagem

>>

Traseira do Spider é menos decisiva que a do cupê

Para que viver recluso se existe a Ferrari?

230 km

Nossa recompensa pela perseverança: estradas fabulosas sinuosas e vazias. Avisos de incêndio hoje são completamente impossíveis

290 km

Uma parada para um clássico português, o pastel de nata. Mesmo as versões mais simples desta tortinha doce, vendidas em postos, são deliciosas

365 km

O V12 vai destruir pneus e fazer um show de fumaça se você desligar o controle de tração completamente

ines249

O V12 é eletrizante e repleto de clichês sensoriais

ruim será o clima, já que os alertas meteorológicos citavam as regiões costeiras. Aponto para nordeste para escapar dessas estradas claustrofóbicas em busca de paisagens maiores e estradas mais sinuosas. Um trecho da A1 portuguesa – que liga Lisboa a Porto e corre paralela ao rio Tejo – é um bom teste para a suposta aura GT do 12Cilindri em grandes viagens.

Como muitos Ferrari modernos, o interior parece carecer de um pouco de teatralidade por não ter um interruptor de ignição físico – um detalhe que a vizinha de Sant'Agata (Lamborghini) ainda explora. Mas eu adoro o tema "hub da transmissão" com seus interruptores de seleção de direção e instrumentos que exigem o básico em informática do motorista, ao invés do mestrado necessário para operar o equivalente no Roma.

Não sinto que falta muita coisa aqui. O 12Cilindri vem com uma tela central de infoentretenimento projetada para tornar o cockpit mais confortável aos ocupantes (talvez fizesse mais sentido no Purosangue de quatro lugares). A posição de dirigir é totalmente ajustável e o visor central é utilizável... o suficiente. Seu posicionamento e altura não são exatamente os ideais para quem deseja dar toques realmente confiantes na tela toda em alta velocidade, e algumas configurações (como ativar os massageadores do banco ou o aquecedor de pescoço, se você tiver optado por eles) ainda são complicadas de ativar.

O modo Wet significa, entre outras coisas, que a mesma calibração "estrada esburacada" de suspensão está ativa, permitindo que o carro absorva mais solavancos sem ficar instável - útil quando a ameaça real de aquaplanagem aparece uma ou duas vezes, conforme minha jornada avança.

No geral, porém, a condução do 12Cilindri é um equilíbrio perfeito em velocidade de cruzeiro; pode ser um esportivo baixo e com rodas grandes, mas consegue lidar com juntas de dilatação de pontes, buracos e pisos irregulares sem que você precise marcar uma consulta com um ortopedista. O problema, porém, é que os pneus Michelin Pilot Sport 5 de série são muito ruidosos, o que prejudica o refinamento interno. Aliás, o rugido deles ofusca a doce melodia suave que o V12 emite, pedindo aceleração, como um cão que implora por uma caminhada.

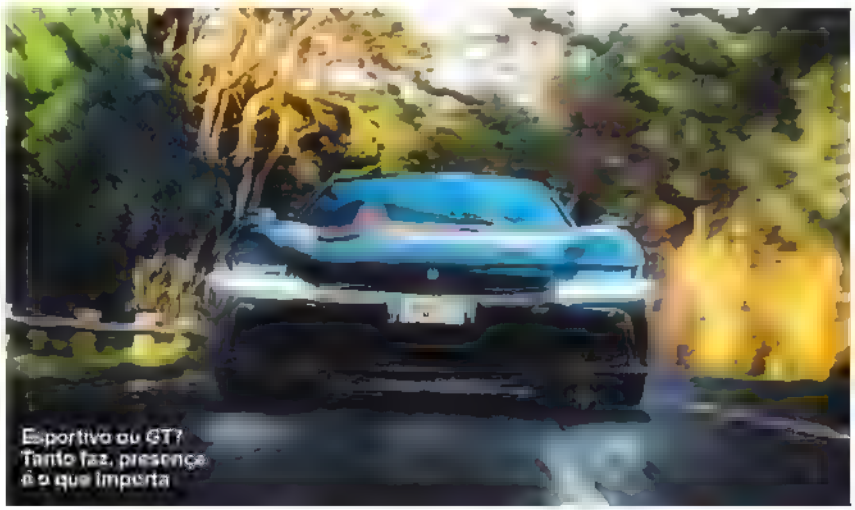
Pedaços de céu azul surgem à medida que avanço mais para o norte — meu progresso é interrompido apenas por ter que parar e sair com metade do corpo pela janela em três pedágios diferentes; uma manobra impossível de realizar com a dignidade intacta. Saindo da rodovia, estendo a mão para o interruptor do teto, enquanto raios de sol cortam as nuvens cinzentas. Finalmente um pouco de sol, mesmo que seja por 10 minutos.

No extremo leste de Portugal, as estradas são verdadeiras joias, largas, bem sinalizadas e sinuosas – com poucos radares – o que me dá uma chance real de acelerar mais. Um "click" no manettino desliga o modo Wet, indo direto para Race, que vem depois de Sport. O ar livre e úmido passa sobre minha cabeça, vindo da evaporação da estrada abaixo. Conduzo o Ferrari suavemente curva após curva até atingir o Santo Graal: uma estrada livre, aberta e sem trânsito.

Afundo o pé no acelerador e as rotações sobem, sobem e sobem. O V12 finalmente é liberado, com seu urro de agradecimento que corta a atmosfera. Qualquer ideia de que este motor que foi tornado mais silencioso para atender aos regulamentos parece risível, enquanto sua sinfonia assalta meus tímpanos. É finalmente um momento eletrizante, repleto de clichês sensoriais: adrenalina correndo, arrepios, cabelos em pé, palmas das mãos suadas – tudo isso. A entrega de potência é cremosa e suave, a transmissão de oito velocidades e dupla embreagem está pronta para o momento em que puxo a borboleta direita, me entregando a uma segunda dose do ruído inebriante, equivalente à descarga de uma droga potente.

Palavrões são ditos em voz alta, admito, enquanto meu queixo cai. Lá está o que eu estava procurando esse tempo todo: a magia Ferrari.

A confiança cresce e o sorriso se alarga, à medida que mais quilômetros de curvas acentuadas na N2 se sucedem, mesmo que uma quantidade crescente de respingos de chuva esteja ▸



Esportivo ou GT? Tanto faz, presença é o que importa

442 km

Nossas preces foram atendidas e as nuvens se dissipando trazem a boa ide a de abrirmos o teto. Seria fechado minutos depois

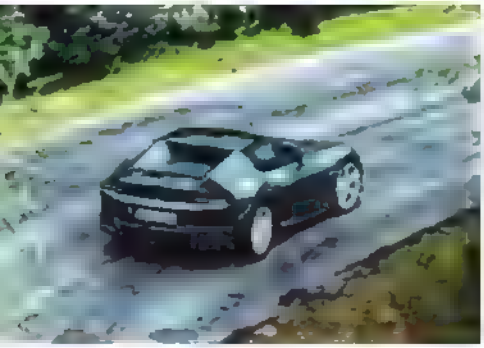
470 km

Cruzar o país tão rápido dá sede. Bombas de combustível pré-pagas continuam me confundindo, principalmente no idioma de Camões

537 km

Não estou reclamando, mas depois de um dia dirigindo, minhas costas doem, o que sugere que este carro é menos GT e mais esportivo. E que esportivo...

ines249



molhando minha testa. Fico feliz em descobrir que os dois túneis aerodinâmicos atrás dos encostos de cabeça não permitem que sons irritantes invadam a cabine com o teto abaixado, mantendo o 12Cilindri devidamente amestrado.

Ainda não me acostumei totalmente com a largura do carro, mas a agilidade do 12Cilindri em estradas secundárias é encorajadora. Os engenheiros da Ferrari forneceram tudo o que você precisa para aproveitar uma estrada como esta: direção super precisa e bem balanceada, alerta sem ser instável, mas fluida e comunicativa. A tecnologia de freio eletrônico também impressiona, semelhante à da McLaren, com o pedal praticamente sem movimento. Ela transmite a flexão de um único tendão seu, diretamente para os enormes discos de carbono-cerâmica, aguardando comando após comando.

A Ferrari aplicou todo tipo de tecnologia possível à experiência de dirigir. Honestamente, há tantas siglas na ficha técnica que pode parecer um quebra-cabeça tentar traduzi-las. Embora seja muito divertido, pilotar o 12Cilindri pela paisagem ainda exige concentração, cuidado e coragem. Principalmente em condições tão instáveis.

E onde fica nossa percepção sobre o carro, diante de tanta tecnologia? O 12Cilindri é orgulhosamente rotulado como um GT, posicionado bem no centro da gama de modelos da Ferrari (com Roma e Purosangue fechando um lado e 296 e F80 no outro) e em muitos aspectos, é exatamente isso. O 12Cilindri é uma máquina visualmente cativante e seu motor tem o número correto de cilindros; mesmo que tenha sido ligeiramente silenciado para atender às normas sonoras, ele ainda canta uma melodia arrepiante e tem potência suficiente para vários 'shots' de adrenalina. Tem ritmo, graça e até um bom espaço no porta-malas.

Se eu estivesse fazendo o mesmo roteiro em um GT diferente, como o Bentley Continental GT, flutuando de uma vila idílica para uma vista épica, minha pulsação estaria tão baixa que alguns médicos anunciariam a hora da morte. Aqui, estou encolhido, com o olhar vidrado e maxilar de aço. Entenda, não é uma reclamação, pois estou me divertindo muito no processo. A Ferrari oferece desempenho cintilante, dirigibilidade afiada e aceleração que faz suar as palmas das mãos, o oposto do Bentley. Mas esta não é a viagem fácil destinada a um verdadeiro 'grand tourer'.

E é aí que as linhas se cruzam. No 12Cilindri, minhas costas doem depois de 500 quilômetros nesses bancos duros e estreitos (mesmo com a função massagem), e os pneus fazem barulho. Para mim, com 1,88 m de altura, o aquecedor de pescoço serve como aquecedor de ombros.

Se eu quiser um viajante grandioso que ainda seja incrivelmente rápido, mas me transporte com o máximo luxo, ligo para Crewe (fábrica da Bentley), não Maranello. Mas veja-o como um esportivo completo e ele se torna fabuloso. Devemos ser gratos por ele existir. Ainda bem que o V12 da Ferrari continua vivo. Ainda bem que Maranello conseguiu fazer um supercarro enfrentar uma tempestade de leis de emissões e ruído da mesma forma que este conversível Verde Toscana enfrentou uma tempestade de verdade e saiu do outro lado para testemunhar um pôr do sol deslumbrante.

Ele é emocionante, impressionante, viciante. Perseguir a linha vermelha de 9.500 rpm é uma emoção que pode te manter feliz pelo resto dos seus dias, e uma que continuarei desejando pelo resto dos meus **car**

PREÇO NA EUROPA
A partir de R$ 2,7 milhões

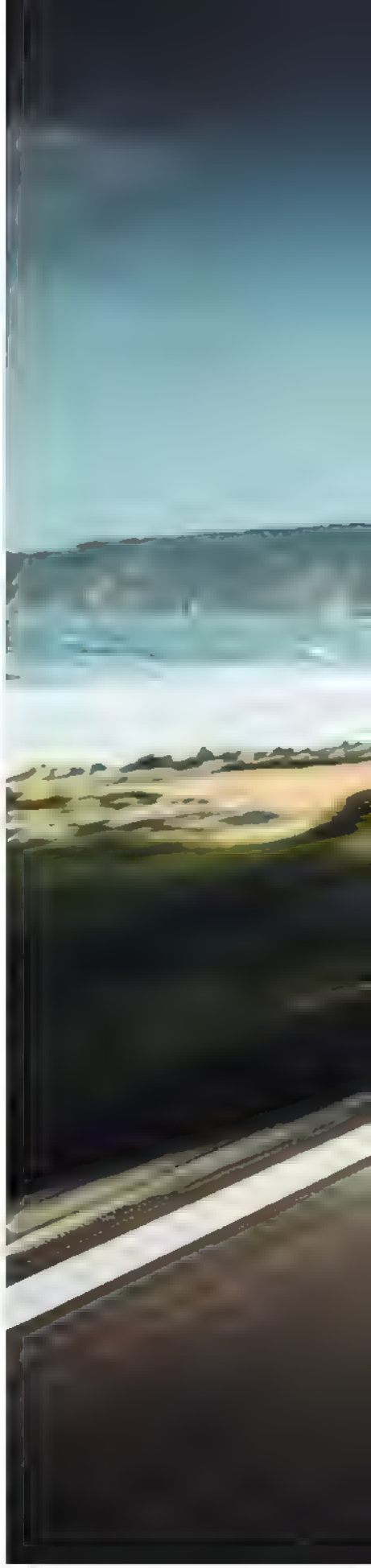
CONJUNTO MOTRIZ
V12 6.496 cc 48V oito marchas automático, dupla embreagem, tração traseira

DESEMPENHO
830 cv @ 9.250 rpm 69,1 kgfm @ 7.250 rpm, 0 a 100 km/h em 3,0 s, máxima acima dos 340 km/h

PESO
1.620 kg

EFICIÊNCIA
7,5 km/l, 360 g CO2/km

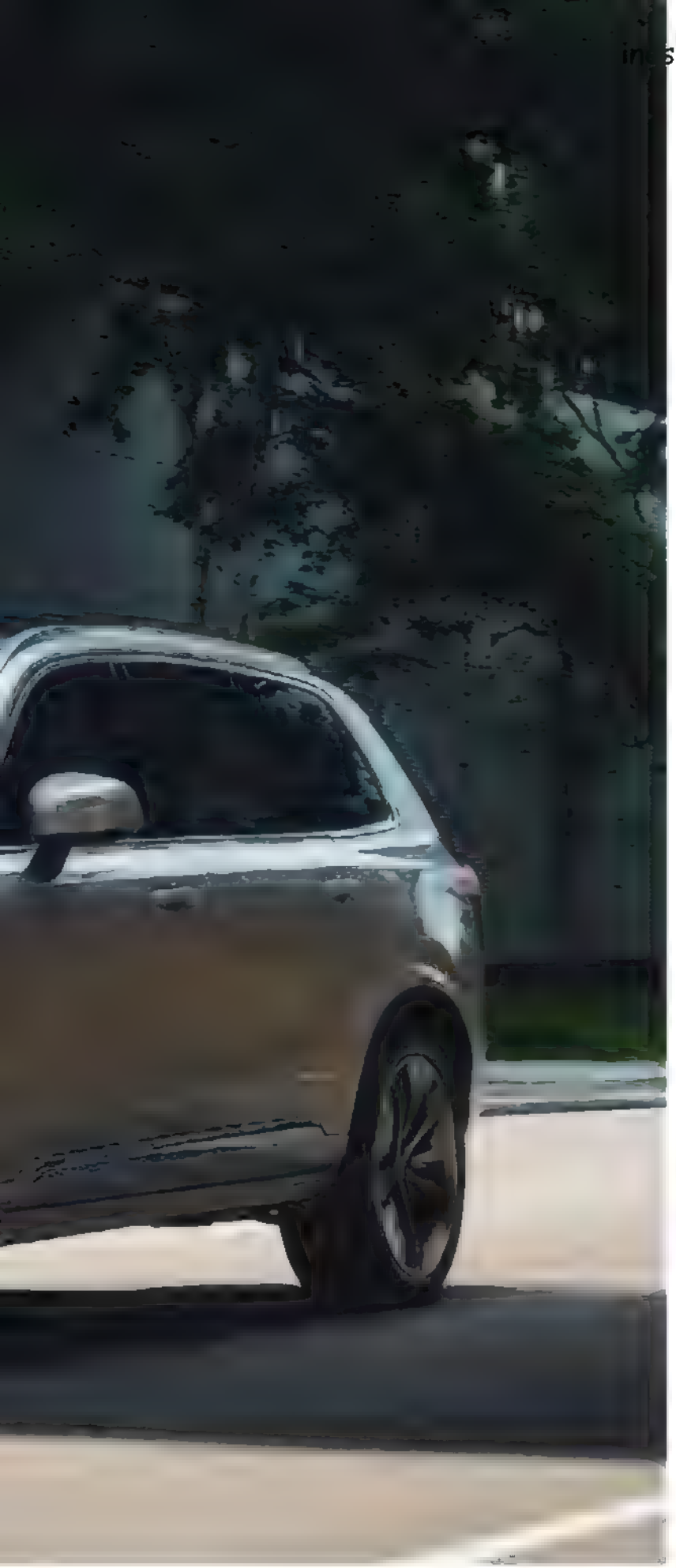
À VENDA
Disponível



ines249

ines249

Em seu 98º aniversário, a marca revelou as versões eletrificada e híbrida do seu SUV: o EX90 e o XC90.



VOLVO XC90 E EX90

Convivência amigável

O SUV luxuoso e de grande porte da marca sueca ganhou versões atualizadas com propulsão híbrida (XC90) e elétrica (EX90) qual vai conquistar a preferência do consumidor nessa disputa interna?

Apresentado em 2002 no Salão de Detroit, nos Estados Unidos, o Volvo XC90 foi o primeiro SUV da marca e virou sucesso mundial de vendas. Dele, saíram vários outros modelos menores, como os XC60 e XC40, além das versões elétricas. E de uma vez só, a operação brasileira apresentou seus dois SUVs grandes e mais icônicos: o EX90 e o XC90. Para a Volvo, que comemorou em abril 98 anos de existência, os dois modelos, um híbrido e o outro 100% elétrico, têm um consumidor cativo.

XC90 T8: a combustão

Com modernizações, o XC90, na sua terceira geração, mantém linhas tradicionais e refinadas que tanto agradam o consumidor. A aparência mais futurista foi deixada para o modelo 100% elétrico, o EX90. Na dianteira, o SUV ganhou faróis mais afilados, o martelo do Thor em sua assinatura, grade mais baixa e larga, novo para-choque e capô com vincos mais destacados. Na traseira, a maior novidade são as lanternas escurecidas, já que o design foi mantido. As novas rodas, dependendo da versão, podem ser de 20 até 22 polegadas.

Com quase cinco metros de comprimento e dois de largura, o interior é espaçoso e confortável. O acabamento é primoroso e sofisticado. Os bancos são de couro, mas existe a possibilidade de acabamento em tecido, aliás, melhor tanto no frio quanto no calor, porém, mais suscetível à sujeira. Quem viaja na segunda fileira não tem do que reclamar em relação ao conforto. Sem muita dificuldade de acesso, os dois passageiros da terceira fileira também contam com mordomias, pois apesar do espaço menor e mais indicado para crianças, dispõem ▸

ines249

O XC 90 tem tração integral, com o motor à combustão mandando energia para as rodas dianteiras e o elétrico para as rodas traseiras

PREÇO
R$ R$ 639 950 (Plus), R$ 689 950 (Ultra), R$ 699 950 (Ultra Dark)

CONJUNTO MOTRIZ
Motor de quatro cilindros, 1 969 cm³, 16 válvulas, turbo, injeção direta, duplo comando no cabeçote, variador de fase na admissão e escapamento, potência de 317 cv à 6 000 rpm e torque de 72,3 kgfm entre 3 000 rpm e 5.400 rpm (gasolina). Motor elétrico traseiro com 145 cv de potência e torque de 31,5 kgfm. Potência combinada de 462 cv e torque combinado de 72,3 kgfm. Capacidade da bateria de 18,8 kWh; capacidade de recarga de 6,4 kWh. Câmbio automático de oito marchas, tração integral permanente

DESEMPENHO
0 a 100 km/h em 5,4 segundos, velocidade máxima de 180 km/h (limitada)

SUSPENSÃO
Suspensão pneumática independente com câmara de ar dupla nas quatro rodas para as versões Ultra e Ultra Dark

ines249

A frente foi redesenhada e, no interior, a sofisticação continua sendo destaque em todos os detalhes: o seletor de mudanças de marchas é feito de cristal

PESO
2.297Kg

À VENDA
Disponível

de ar-condicionado exclusivo além de porta-copos e objetos. O teto panorâmico contempla todos os passageiros. O porta-malas é de 610 litros com os bancos na posição normal.

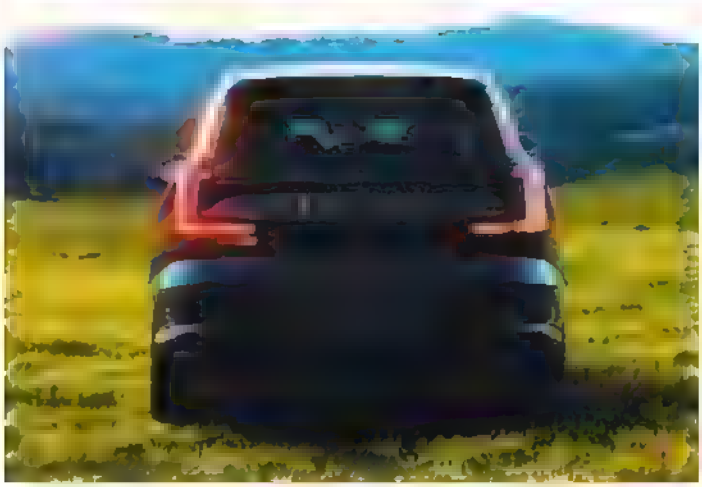
Mantendo a tradição, o painel, bonito e elegante, é sisudo e dispõe de botões físicos que também estão presentes nas regulagens do volante e dos espelhos retrovisores. Já na versão elétrica, todos os controles são efetuados na tela central. Para regular o banco exige alguns toques e, para abrir o porta-luvas, são necessários vários "apertos" nos ícones. A tela central multimídia agora é de 11,3" (antes era 9,9") e conta com uma interface melhor e mais intuitiva. O sistema agora dispõe de novos recursos e aplicativos. O painel de instrumentos, que pode ser personalizável, tem muita informação, visualização fácil e leitura clara.

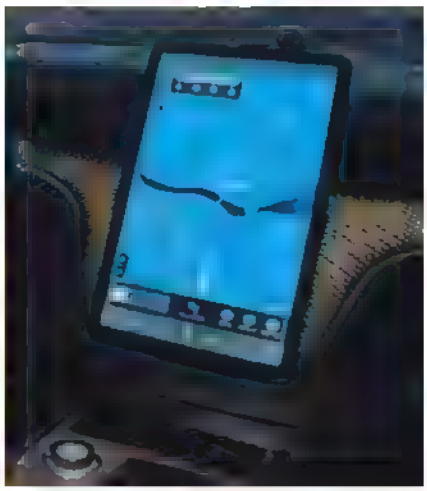
Híbrido

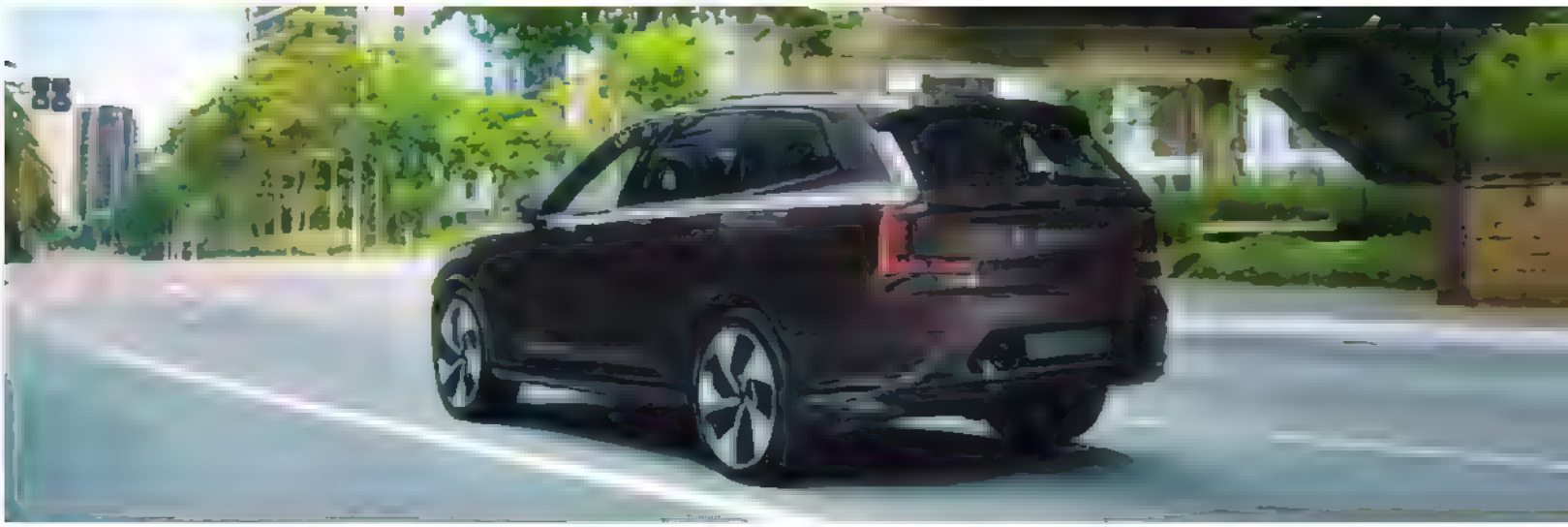
O novo XC90, em todas as versões, é equipado com um motor de quatro cilindros e 2,0 litros, turbo, que oferece 310 cv. Aliado a ele, está o propulsor elétrico, que vai acoplado ao eixo traseiro e desenvolve ▸

ines249

EX90 é o modelo mais luxuoso, tecnológico e seguro já produzido pela marca: deveria substituir o XC90, mas a preferência pelos modelos a combustão adiou os planos







No interior, nada de botões ou comandos externos: tudo está na central multimídia de 14,5 polegadas

145 cv. Juntos produzem potência de 462 cv e torque máximo de 72,3 kgfm. Segundo a marca, o XC90 tem velocidade limitada eletronicamente em 180 quilômetros por hora e acelera de 0 a 100 km/h em 5,4 s. Vale lembrar que o modelo pesa 2,4 toneladas. O consumo para um modelo desse porte é muito bom: 15,5 km/l na cidade e 17,4 km/l na estrada. No modo "Pure Electric", o modelo, que tem bateria de 19 kWh, pode percorrer até 47 quilômetros. A autonomia fica em torno de 550 quilômetros.

O XC90 tem tração integral, com o motor à combustão mandando energia para as rodas dianteiras e o elétrico para as rodas traseiras. Para usar o modo tração integral permanente, é necessário a bateria estar carregada. A transição do motor elétrico para o motor a combustão é imperceptível.

Conforto

A nova geração do SUV vem para o Brasil com duas opções de suspensão, sendo que a versão de entrada, a Plus, traz uma mola transversal em material composto no eixo traseiro, que permite maior capacidade de carga sem comprometer o conforto. As versões Ultra (intermediária) e a mais sofisticada, Ultra Dark, vêm com molas pneumáticas e amortecedores adaptativos, que atuam de maneira impecável passando conforto e assimilando de maneira mais suave as irregularidades do solo.

EX90: elétrico

O 100% elétrico EX90 é o modelo mais luxuoso, tecnológico e seguro já produzido pela marca. Na teoria, deveria substituir o XC90, mas como os clientes ainda estão optando pelos modelos à combustão ou híbridos, a Volvo adiou os planos e deu continuidade ao XC90. Portanto, juntamente com a versão híbrida, a marca lançou no Brasil o facelift do EX 90, que foi apresentado mundialmente no final do ano passado

Com sete lugares, o novo EX90 tem design mais futurista que o modelo híbrido, com faróis em LED muito finos. Na lateral, sobressaem as maçanetas retráteis que ficam embutidas nas portas. Já na traseira, as tradicionais lanternas de Led descendo do teto até a tampa do porta-malas ganharam um prolongamento tipo bumerangue e estão divididas em dois segmentos. São semelhantes às utilizadas no EX30.

No interior, nada de botões ou comandos externos. Tudo está na central de multimídia de 14,5 polegadas, que já vem com o Google. Para ligar e controlar o ar-condicionado, os espelhos retrovisores, bancos, abertura do porta-luvas, som, tudo é na tela. Pode até ser moderno, mas não é nada prático. O painel de instrumentos de nove polegadas é digital, tem ótima visualização e pode ser customizado. O porta-malas é de apenas 310 litros.

Potente

O modelo conta com dois motores elétricos acoplados um em cada eixo, que deixam o veículo com tração integral. Combinados, oferecem 517 cv de potência e impressionantes 92,8 kgfm de torque. Isso faz com que o SUV, que pesa 2.7575 quilos, acelere de 0 a 100 km/h em 4,9 segundos. É rápido. A velocidade também é limitada em 180 quilômetros por hora. É bem verdade que, diferentemente do híbrido EX90, o EX90 deveria ir muito além dessa limitação O alcance é de 459 quilômetros, tendo como base a norma do Inmetro. Segundo a marca o consumo médio é de 22 kWh/100 km.

Além do pacote Adas, que comporta uma porção de itens de segurança, o EX90 alerta o motorista com um "solavanco" induzido e vários avisos se a pessoa que estiver dirigindo dormir Caso não haja a reação do motorista, o sistema para o veículo e avisa por meio das lanternas os demais motoristas

PREÇO	CONJUNTO MOTRIZ	DESEMPENHO	SUSPENSÃO	PESO	À VENDA
R$ 849 990	Dois motores síncronos elétricos, um em cada eixo, potência combinada de 517 cv e torque combinado de 92,8 kgfm Bateria de íons de lítio de 111 kWh (bruto) 107 kWh (líquido) Capacidade de recarga de até 11 kW em corrente alternada (AC) e 250 kW em corrente contínua (DC). Câmbio automático de uma marcha Tração integra	0 a 100 km/h em 4,9 segundos; velocidade máxima de 180 km/h (limitada)	Suspensão pneumática independente com câmara de ar dupla nas quatro rodas	2 757 Kg	D sponível

ines249

O Tank 300 prova que aventura e sofisticação podem dividir a mesma trilha com estilo

GWM TANK 300

Força e luxo

Primeiros quilômetros a bordo do Tank 300 Hi4T Plug-in revelam um SUV que combina força, sofisticação e tecnologia em uma experiência de condução surpreendente

A GWM Brasil acaba de lançar o Tank 300 Hi4T, um SUV híbrido plug-in que combina a sofisticação de um veículo premium às capacidades de um legítimo fora de estrada. Com a proposta de "luxury adventure", destaca-se pela força e condução refinada, graças à nova plataforma Hi4T, que entrega 394 cv de potência e 76,1 kgfm de torque máximo combinados.

A apresentação foi no Raceville Speed Club, em Brotas (SP), explorando seu desempenho no autódromo, estradas de terra e circuito 4x4. O Tank 300 surpreende pela força, soluções práticas e refinamento para um utilitário híbrido plugável. O modelo mede 4.760 mm de comprimento, 1.930 mm de largura, 1.903 mm de altura e tem 2.750 mm de entre-eixos. O porta-malas acomoda 836 litros ou 1.520 litros com os bancos rebatidos. Seu tanque de gasolina é de 70 litros, o peso em ordem de marcha é de 2 630 kg e capacidade de imersão é de até 700 mm.

Sob o capô, combina motor 2.0 turbo a gasolina com motor elétrico, acelerando de 0 a 100 km/h em 6,8 segundos, e com velocidade máxima limitada a 180 km/h. A bateria de 37,1 kWh proporciona até 72 km no ciclo Inmetro e recarga rápida (DC) de 50 kW, recuperando 80% da carga em 24 minutos. O sistema V2L transforma o veículo em fonte de energia para equipamentos externos.

No asfalto, o Tank 300 impressiona nas retomadas, aproveitando o torque instantâneo. Porém, o controle de tração e estabilidade é intrusivo, limitando acelerações mais fortes nas curvas. O câmbio automático de nove marchas é bem escalonado, trabalhando com três modos de condução híbrida (EV, HEV e Inteligente).

Diferente de híbridos convencionais, o Tank 300 usa um único motor elétrico montado entre o motor a combustão e o conversor de torque, simplificando o sistema. Em 4x2, a tração é traseira; em 4x4, uma caixa de transferência conecta o eixo dianteiro. O seletor no console ▸

PRIMEIRA HORA

Interior

Ao entrar no Tank 300, o interior impressiona pelo acabamento refinado. Bancos confortáveis, painel moderno e detalhes de qualidade chamam atenção imediata.

Silêncio

Ligando o carro, o silêncio é marcante. A ativação elétrica entra em ação de forma suave, e o sistema multimídia responde rápido e de forma intuitiva.

Embalo

Começo a rodar e a direção se mostra leve e precisa em baixa velocidade. A suspensão, mesmo firme, absorve bem pequenas irregularidades no piso.

Arrancada

No primeiro acelerador mais forte, o torque elétrico instantâneo entrega uma resposta vigorosa. O SUV avança com rapidez e sem esforço aparente.

10 minutos

O sistema de câmeras auxilia nas manobras, oferecendo ótima visão ao redor. O Tank 300 transmite segurança e fácil controle mesmo em espaços estreitos.

Off-road

HCom a estrada aberta, experimento o modo híbrido inteligente. A transição entre os motores é imperceptível, mantendo o conforto e a eficiência energética.

▲

MAIS

A combinação de desempenho off-road robusto com alto nível de conforto e

MENOS

▼

O sistema de controle de tração e estabilidade poderia ser menos intrusivo, permitindo maior esportividade nas curvas

ines249

O Tank 300 mostra que força, tecnologia e elegância podem habitar o mesmo espírito aventureiro, pronto para qualquer desafio do campo à cidade

aciona o 4x4 reduzido e bloqueios dos diferenciais dianteiro e traseiro

O pacote ADAS (nível 2+) inclui: Frenagem autônoma de emergência; Alerta de tráfego traseiro cruzado; Controle de cruzeiro adaptativo com Stop & Go; Controle de cruzeiro fora de estrada (4 a 12 km/h); Reconhecimento de sinais de trânsito; Assistentes de permanência e alerta de mudança de faixa. São seis airbags e estrutura reforçada com aços de alta resistência. Desde 2020, o Tank 300 é vendido em mais de 10 países e obteve nota máxima de segurança no ANCAP, equivalente ao LatinNCAP.

O interior traz acabamento de alto nível, bancos com revestimento premium, ajustes elétricos, ventilação, aquecimento e massagem. Painel e portas têm toque macio e costuras duplas.

Em tecnologia e entretenimento: duas telas Full HD de 12,3" (painel digital e multimídia); Android Auto e Apple CarPlay sem fio; Wi-Fi e conexão 4G; Sistema de som premium de 640W com nove alto-falantes; Carregador por indução de 50W; Ar-condicionado digital de duas zonas; Iluminação ambiente configurável com 64 cores; Compartimento climatizado para bebidas no console central

O sistema de cancelamento ativo de ruído proporciona uma cabine silenciosa e refinada. A GWM ainda oferece 30 acessórios originais, como suporte de bicicletas, escada lateral e, em breve, barraca de teto para camping.

Nas estradas de terra de Brotas, o Tank 300 revelou certa aspereza ao passar sobre irregularidades, mesmo com suspensão independente de duplo braço sobreposto na dianteira e eixo rígido traseiro, ambos com molas helicoidais e amortecedores pressurizados. No entanto, o isolamento acústico — com vidros duplos — garante o conforto a bordo

Com 222 mm de vão livre do solo e ângulo de ataque de 32°, superou lombadas, valetas e erosões com facilidade. A tração 4x4 com nove modos de condução mostrou eficiência, especialmente no modo lama, distribuindo potência com precisão em pisos escorregadios.

O teste no circuito fora de estrada envolveu subidas íngremes, travessias de água e trechos de pedras soltas. Os três bloqueios de diferencial (central, traseiro e dianteiro) permitiram superar todos os obstáculos sem dificuldades. O recurso "Tank Steering" também chamou atenção, travando a roda traseira interna para reduzir o diâmetro de giro em curvas fechadas, ideal para manobras em espaços apertados. A câmera frontal, operante até 15 km/h, facilita encontrar o melhor caminho

Conclusão

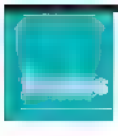
Com preço de lançamento de R$ 333.000 em abril 2025, o Tank 300 combina robustez e sofisticação para quem busca um verdadeiro 4x4 com eficiência híbrida. É ideal para aventureiros que não abrem mão do luxo.

Está disponível nas cores Cinza Dakar, Laranja Saara, Vermelho Brava, Preto Khalifa e Branco Noronha. A garantia é de 5 anos para o veículo (sem limite de quilometragem) e de oito anos para bateria e sistema híbrido (limitada a 200 mil km). O Tank 300 mostra que é possível unir tecnologia, conforto premium e capacidade off-road num SUV híbrido plug-in que promete mexer no mercado brasileiro.

GERSON BORINI

Primeira impressão

O GWM Tank 300 Hi4T impressiona logo de cara pela combinação rara de robustez e refinamento. O desempenho é vigoroso tanto no asfalto quanto fora dele, enquanto o acabamento interno, a tecnologia embarcada e o cuidado com o conforto mostram que o modelo foi pensado para quem busca aventura sem renunciar à sofisticação.



PREÇO
R$ 330 mil

CONJUNTO MOTRIZ
A combustão de 4 cilindros dianteiro, 2.0, 16 válvulas turbo, injeção direta gasolina, acoplado a um motor elétrico com potência máxima combinada de 394 cv e torque de 76,4 kgfm

DESEMPENHO
0 a 100 km/h em 6,8 segundos e velocidade máxima de 180 km/h

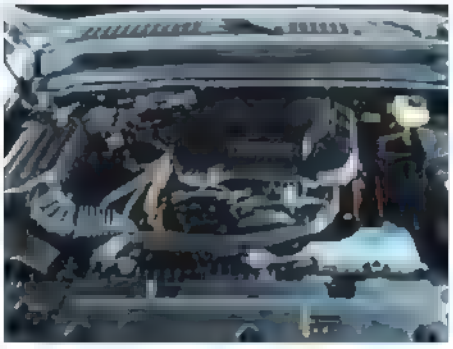
SUSPENSÃO
Dianteira de braço sobrepostos, traseira de eixo rígido com molas helicoidais e

PESO
2.630 kg

À VENDA
Disponível

ines249

Força na trilha, sofisticação no interior, energia limpa no plug elétrico e autonomia garantida pelo motor a combustão



EQUINOX

mes249

ÁGIL, EFICIENTE E COM DESIGN MARCANTE

A Chevrolet renovou seu SUV global, que ganhou motor recalibrado e câmbio de oito marchas, prometendo mais desempenho e economia. Dirigimos a versão RS para ver como as novidades fizeram a diferença

Por Caio Moraes. Fotos Luca Bassani

Lançado no final de 2024, o Equinox Turbo, que em sua quarta geração chegou nas versões Activ (mais aventureira) e RS (mais esportivo e urbano), ainda não convenceu totalmente o consumidor Até o final de abril ele não aparecia entre os 50 mais vendidos do mercado nacional, ainda que tenha preço condizente com a concorrência. Estranho, porque o Equinox é o SUV da Chevrolet mais vendido do mundo, um carro importante para a marca.

Andamos no modelo RS, que tem o mesmo preço do Activ e é um carro extremamente feliz em seu design. O visual é marcado pela predominância de ângulos retos, com a frente mais alta onde se destaca o conjunto óptico bipartido. Grade e para-choque estão mais proeminentes, receberam molduras que contornam as caixas de rodas e seguem pela base das portas, que também foram redesenhadas. A lateral está marcada pelas rodas com aro de 20" que estão calçadas com pneus 235/50 R20. Na traseira, o destaque são as lanternas de LED com assinatura em forma de "Y"

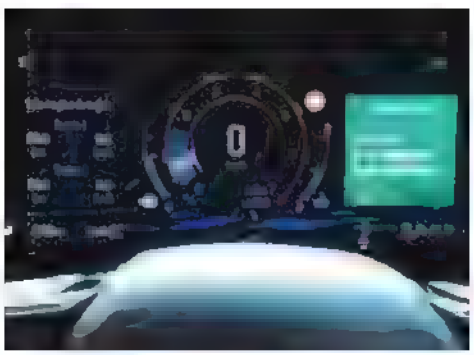
O Equinox ficou ligeiramente mais largo e mais alto em relação à versão anterior. São 4.667 mm de comprimento, 1.902 mm de largura e 1.713 mm de altura – proporções que garantem bom aproveitamento do espaço interno. O compartimento de bagagem leva 469 litros até o nível dos vidros e conta com um "subsolo", para quem precisa separar determinados tipos de volume.

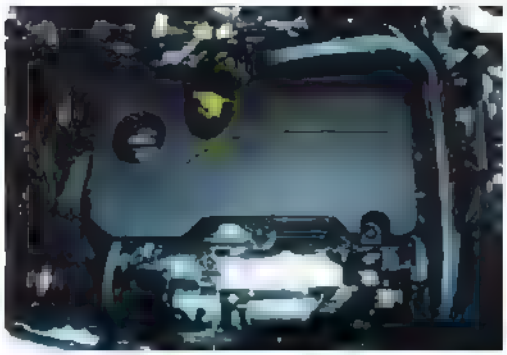
No interior, chamam a atenção as telas de alta definição do painel e a boa qualidade do acabamento, incluindo os assentos Evotex, feitos com um material sintético macio e com alta capacidade de dissipar calor. As forrações do painel e dos apoios de braços são *soft touch*, e os comandos do ar-condicionado (dual zone) e do console central reforçam a atmosfera sofisticada do interior. A cabine é marcada pelos revestimentos decorados com costuras vermelha e azul, inclusive no volante, que tem base reta. Os ocupantes contam com amplo espaço interno, incluindo assoalho traseiro plano. Há, ainda, sistema eletrônico de cancelamento de ruídos, vidros com isolamento acústico e térmico, bancos climatizados com memória, volante aquecido e cockpit virtual com duas telas

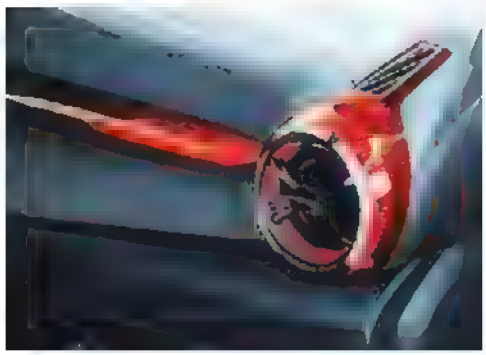
O quadro de instrumentos de 11" é configurável, e o veículo oferece sistema OnStar 5G e um multimídia MyLink (11,3") compatível com Android Auto/Apple Car Play mais internet e Google built-in nativos. O carro também foi o escolhido para estrear o 5G, que permite velocidade de conexão entre 10 e 100 vezes mais rápida, dependendo da infraestrutura local

O motor 1.5 turbo permanece o mesmo, mas foi recalibrado e ganhou cinco cavalos (177 cv), o que resultou no aumento da eficiência. Ele também recebeu uma nova transmissão com oito marchas em substituição da antiga, de seis. A tração passou a ser integral sob demanda, distribuindo automaticamente a potência às rodas com maior aderência, oferecendo maior controle em condições adversas, ▸

ines249

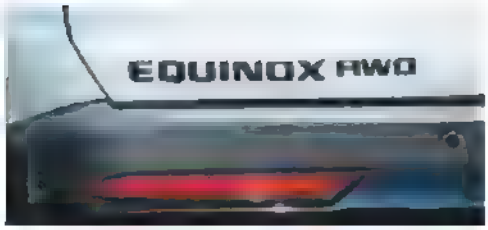






O comportamento dinâmico é bom, seguro, com boa estabilidade e rolagem de carroceria satisfatoriamente controlada

ines249



O visual é marcado pela presença de ângulos retos: grade e para-choque estão mais proeminentes

Na traseira, o destaque são as lanternas com assinatura de LED em forma de "Y", tendência entre os atuais SUVs globais da marca

como lama ou pisos escorregadios.

Agora, a aceleração de 0 a 100 km/h é feita em 9,3s, quase 7% mais rápida que na versão anterior. As retomadas de velocidade também tornaram as ultrapassagens mais seguras: de 60 a 100 km/h ele leva somente 6,3s. Apesar de maior e mais ágil, o Equinox Turbo manteve a média de consumo de gasolina, tanto na estrada (10,7 km/l) quanto na cidade (9 km/l), de acordo com o ciclo do Inmetro.

Outra novidade é o fato de que agora as trocas de marchas podem ser feitas manualmente por meio de aletas atrás do volante, assim como selecionar um dos três modos de condução do veículo: normal, baixo atrito e off-road. O novo computador de bordo, mais completo e interativo, proporciona dados como vida útil das pastilhas de freio, força G e inclinação da carroceria. Ele também passou a incorporar o sistema Auto Hold, que mantém o carro parado automaticamente sem a necessidade de manter o pedal pressionado.

Em termos de segurança o carro recebeu: alerta de tráfego cruzado dianteiro e traseiro com frenagem autônoma de emergência, alerta de ponto cego com correção ativa da direção, controle adaptativo de cruzeiro, além de sensor perimetral de desembarque, câmera 360° e retrovisor interno com projeção de vídeo. Em relação ao conforto, o usuário conta com sistema de abertura da tampa traseira por sensor de proximidade e atualização remota de sistemas eletrônicos. A funcionalidade também permite customizações digitais do veículo.

Dirigindo, fica patente as boas soluções introduzidas no motor. O torque máximo, presente já às 2.000 rpm, garante maior elasticidade e reações mais rápidas, permitindo ultrapassagens seguras. O câmbio de oito marchas tem funcionamento irrepreensível. Os freios a discos ventilados nas quatro rodas estão perfeitamente dimensionados para o peso e desempenho do carro.

O isolamento acústico é um dos destaques, o que proporciona uma circulação silenciosa e confortável. O comportamento dinâmico é bom, a começar pela direção com assistência elétrica e ajuste progressivo em função da velocidade do carro. Nas curvas ele mostrou boa estabilidade, com rolagem de carroceria aceitável, sendo que os pneus contribuem para o bom comportamento e para a segurança em todas as situações. Enfim, o Equinox é a compra correta para quem precisa de um carro espaçoso, confortável, que vai atender às necessidades de toda a família **car**

CHEVROLET EQUINOX TURBO RS

PREÇO

R$ 279.890

MOTOR E TRANSMISSÃO

Motor de quatro cilindros, 1.490 cm3, 16 válvulas, turbo, injeção direta, duplo comando no cabeçote, variador de fase na admissão e escapamento, potência de 177 cv a 5.600 e torque de 27,8 kgfm entre 2.000 rpm e 4.000 rpm (gasolina). Câmbio automático de oito marchas. tração integral

DESEMPENHO

0 a 100 km/h em 9,3 segundos; velocidade máxima de 196 km/h))

SUSPENSÃO

Dianteira independente McPherson e traseira independente multibraço

COMP. / LARGURA / ALTURA

4.657 / 1.902 / 1.713 mm

PESO / MATERIAL

1.461 kg / aço

À VENDA

Disponível

ines249

DESEMPENHO COM UM TOQUE DE OUSADIA

O novo SUV impressiona pelo visual marcante, interior refinado e uma experiência de condução ágil e eficiente. A autonomia atende as expectativas para o uso diário

Por [illegible]

ines249

Produzido à semelhança do seu irmão gêmeo movido a combustão, o iX2 chega ao Brasil em versão única, a xDrive30 M Sport, com tração integral e pacote completo de equipamentos. O carro é bonito, ainda que a grande grade dianteira falsa, em forma de duplo-rim, possa ser um pouco controversa para alguns. Mas chama muito a atenção e todos os comentários que ouvimos foi de elogios ao seu design.

Na visão lateral, se destaca a inclinação do teto em direção à traseira, o que acentua sua silhueta mais esportiva, mas essa ousadia não fica impune. Os ocupantes do banco traseiro, principalmente os de maior estatura, têm o espaço para a cabeça um pouco comprometido. A traseira é complementada por um pequeno defletor e lanternas posicionadas na tampa do porta-malas, que invadem as laterais do veículo. Um defletor em preto piano na parte traseira reforça o visual esportivo. O pacote M Sport acrescenta para-choques mais volumosos e rodas maiores, com 20 polegadas de diâmetro, que estão calçadas com pneus 245/40.

O interior abusa de materiais de alta qualidade e os bancos esportivos M são forrados com couro claro, o que pode vir a ser um problema com o tempo. Eles são confortáveis, com ótimo apoio lateral e tem os assentos com extensão, o que facilita a acomodação dos passageiros dianteiros. Os ocupantes do banco traseiro têm bom espaço para as pernas, mas, como já dissemos, sofrem um pouco com as restrições de espaço. Há saídas de ar e portas USB-C, mas os controles de climatização só podem ser feitos pelos passageiros dianteiros. O teto panorâmico colabora para o bem-estar.

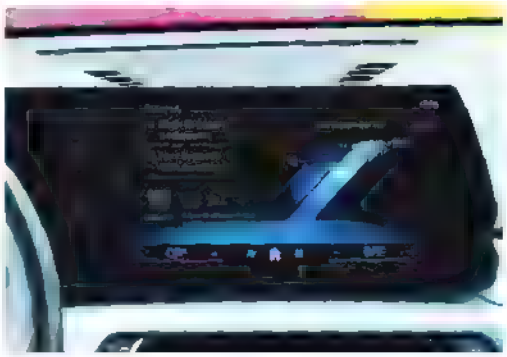
Em tempos de volantes com a base reta, o iX2 tem o seu totalmente redondo, com excelente pega e botões bem destacados e de fácil acesso. O quadro de instrumentos do motorista, com 10,7", é totalmente digital e possui configurações pré-definidas. A projeção de informações no para-brisa contribui para uma maior comodidade de condução. À direita, encontra-se o sistema multimídia iDrive 8.5, que apresenta uma tela de 10,3 - repleta de funcionalidades e de fácil manuseio, embora concentre muitos comandos em sua interface tátil. Ele também oferece integração com o BMW Connected Drive

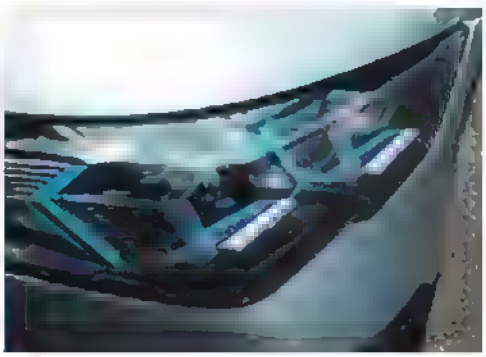
Como a maioria dos modelos elétricos da sua categoria, o iX2 vem equipado com dois motores, um em cada eixo, o que possibilita tração integral para o veículo. Ambos têm 190 cv e 25,2 kgfm, o que totaliza a potência máxima combinada de 313 cv e torque máximo combinado de 50,5 kgfm. Esse conjunto leva o SUV de mais de duas toneladas a acelerar de 0 a 100 km/h em apenas 5,6 segundos. Obviamente, o torque instantâneo impressiona, como em quase todos os elétricos, mas depois de embalado perde um pouco do seu "animo". Ainda assim, assusta quem não está acostumado com a aceleração dos carros elétricos.

Na maior parte do tempo, optamos pelo modo de condução Efficient, que combina eficiência e desempenho ▸

ihes249

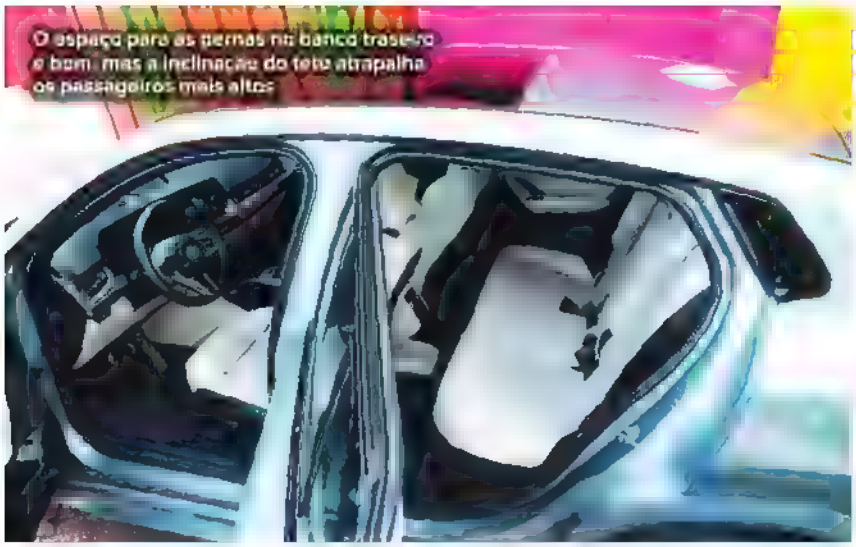
O quadro de instrumentos digital possui configurações pré-definidas, e o sistema iDrive 8.5, oferece facilidade de operação

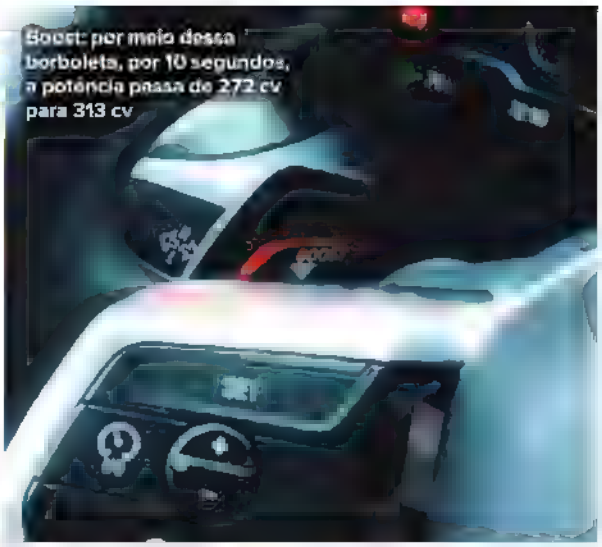


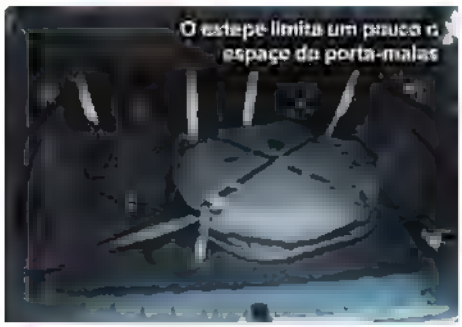


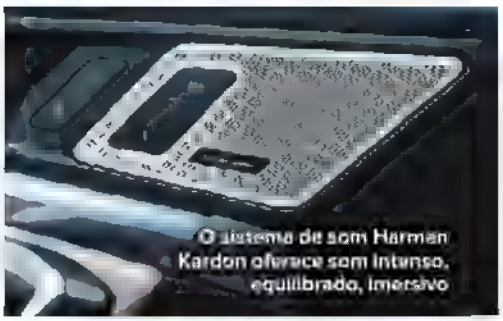
Um diferencial que vem sendo aprimorado nos veículos elétricos da marca, e está presente no iX2, é a regeneração de energia no modo adaptativo

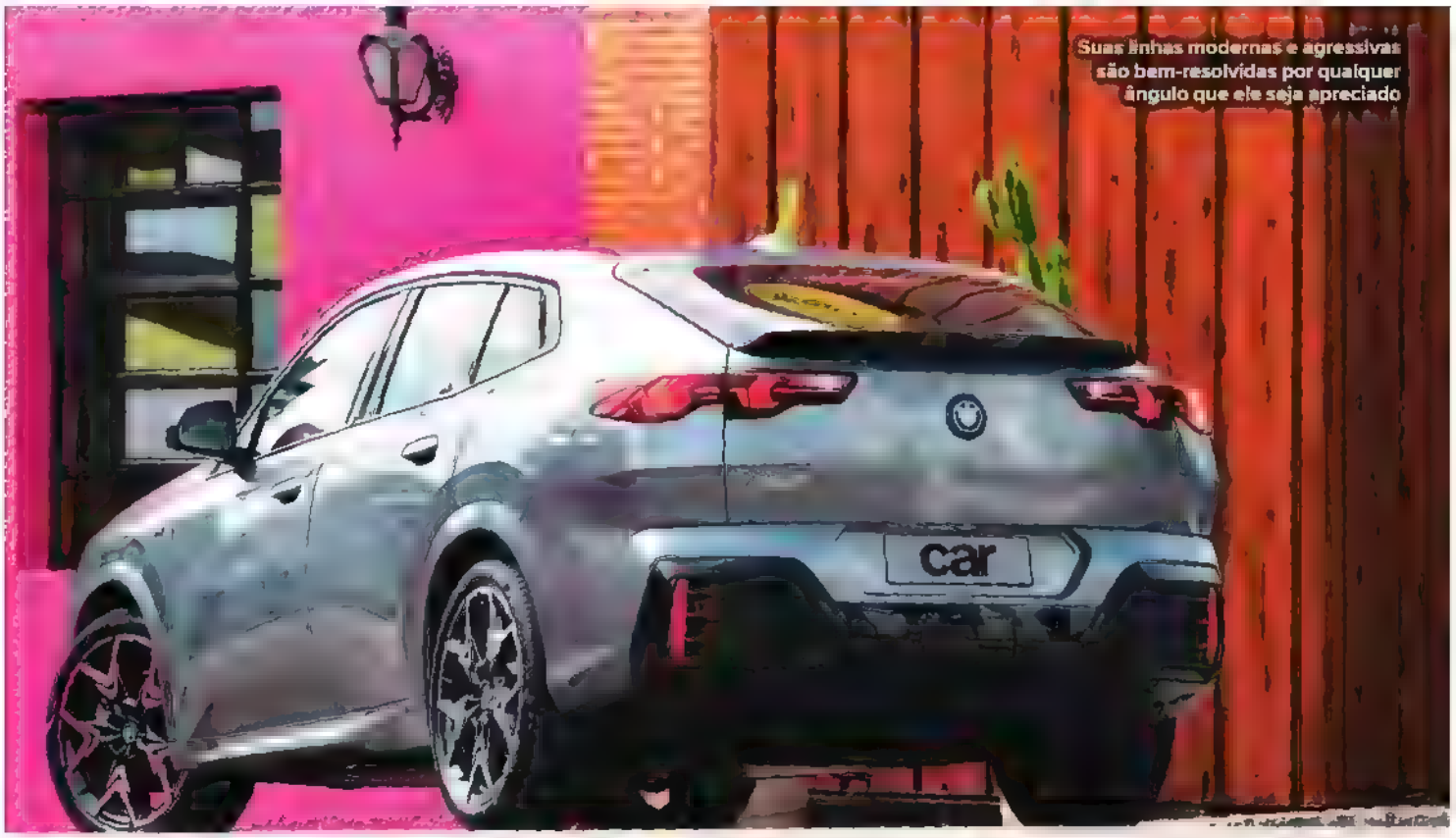
ines249


O espaço para as pernas no banco traseiro é bom, mas a inclinação do teto atrapalha os passageiros mais altos


Boost: por meio dessa borboleta, por 10 segundos, a potência passa de 272 cv para 313 cv


O estepe limita um pouco o espaço do porta-malas


O sistema de som Harman Kardon oferece som intenso, equilibrado, imersivo


Suas linhas modernas e agressivas são bem-resolvidas por qualquer ângulo que ele seja apreciado

A suspensão é firme e tem boas respostas em qualquer situação de piso

adequado para as atividades cotidianas. Em situações normais, a potência disponível é de 272 cv, com os 313 cv sendo liberados ao acionar o modo Boost por meio da borboleta no lado esquerdo do volante. Essa potência máxima opera por 10 segundos e pode ser ativada independentemente do modo de condução selecionado

À primeira vista, em comparação com outros modelos que temos dirigido, a bateria de 64,8 kWh pode indicar um alcance não muito apropriado para viagens, mas ele surpreendeu. Em uso misto, com uma condução própria para o dia a dia das cidades, conseguimos nos aproximar de rodar quase 400 quilometros com uma carga. Isso é significativamente melhor que os 337 indicados pelo Inmetro, e se aproxima dos 417 a 449 quilômetros no ciclo WLTP

O tempo necessário para recarregar sua bateria depende da fonte de energia. Em corrente alternada (AC), uma carga completa pode levar até 11 horas com o carregador padrão. Com o carregador de 11 kW, esse tempo é reduzido para 6 horas. Vale mencionar que o iX2 é compatível com recarga em até 22 kW AC. Já em corrente contínua (DC), é possível recarregar a bateria de 10% a 80% em apenas 31 minutos em estações de recarga rápida de 130 kW.

Ótimo de ser dirigido. Pense num carro equilibrado, confortável – apesar dos pneus de perfil baixo – com interior agradabilíssimo, é o iX2. A direção é leve, precisa, e tem seu peso intensificado à medida em que a velocidade aumenta. As suspensões estão bem ajustadas para a sua proposta e para os seus 2.020 quilos. Em função do seu centro de gravidade mais baixo, sua estabilidade e segurança são acima da média dos SUVs a combustão nas curvas. Ela tem boas respostas em qualquer situação de piso e, apesar de ser relativamente firme, não leva ao desconforto. Visivelmente, seu peso cobra um pouco mais de atenção nas mudanças brusca de direção.

Como deveria ser, os freios são eficientes e suficientes para sua proposta. Um diferencial que vem sendo aprimorado nos veículos elétricos da marca é a regeneração de energia no modo adaptativo. Este sistema ajusta a frenagem de acordo com o tráfego e o relevo da via, e transmite a impressão de que se está usando um "assistente" na condução. Contudo, ao contrário do controle de cruzeiro adaptativo, sua atuação é discreta e não intrusiva, apenas otimizando as desacelerações para uma maior eficiência energética. Importante ressaltar que o iX2 também oferece o modo de condução com um pedal de forma eficaz **car**

BMW IX2

PREÇO
R$ 463 950

MOTOR E TRANSMISSÃO
Dois motores elétricos de ímã permanente posicionados nos eixos dianteiro e traseiro, ambos com 190 cv e 25,2 kgfm. Potência máxima combinada de até 313 cv e torque máximo combinado de 50,5 kgfm. Bateria de íons de lítio de 64,8 kWh. Capacidade de recarga de até 22 kW em corrente alternada (AC) e 130 kW em corrente contínua (DC). Câmbio automático de uma marcha. Tração integral

DESEMPENHO
0 a 100 km/h em 5,6 segundos; velocidade máxima de 180 km/h

SUSPENSÃO
Dianteira independente McPherson na dianteira e independente multilink na traseira

COMP. / LARGURA / ALTURA
4.554 / 1.845 / 1.560 mm

PESO / MATERIAL
2.020 kg / aço

À VENDA
Disponível

Rampage ganha força e economia

Motor mais potente e eficiente chega para cumprir novas regras de emissões e agradar o consumidor: o turbodiesel de 2,2 litros eleva desempenho e eficiência

Por Caio Moraes Fotos Luca Bassani

A Rampage vem demonstrando relativa boa aceitação do consumidor desde seu lançamento. Entre as picapes do seu porte, ela ocupa a quarta posição em emplacamentos até o mês de abril, mostrando o acerto do seu desenvolvimento, que foi feito totalmente pela engenharia

passou a custar R$ 272.990

mais seguras.

RAM

ines249

Para atingir esse patamar de desempenho, o motor 2.2 turbodiesel conta com cabeçote de alumínio, duplo comando de válvulas, coletor de admissão variável, injeção de alta pressão (2 000 bar), turbocompressor com geometria variável, intercooler ar-água e duplo circuito de refrigeração do motor. O câmbio automático continua sendo de nove marchas, porém com relações de marchas revistas e diferencial 14% mais longo, o que resulta na redução de rotação do motor em diferentes velocidades, sem perda da capacidade 4X4. O resultado é uma melhora no consumo de combustível, que pode chegar 10,6 km/l em ciclo urbano e

13,3 km/l em uso rodoviário pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV).

O novo motor 2.2 turbodiesel está disponível para todas as versões 2025 – exceto a RT – juntamente com a tração 4x4 Auto, que distribui automaticamente a força para os eixos. O sistema de tração também conta com modo reduzida. Outro item que auxilia a condução em diferentes tipos de terreno é o assistente de descida em rampa (HDC – Hill Descent Control)

O prazer de dirigir a Rampage aumentou consideravelmente, ainda que ela seja um veículo voltado para o trabalho. O motor produz respostas fortes e imediatas às solicitações do acelerador. O câmbio tem marchas bem escalonadas, com trocas rápidas - tanto para cima quanto nas reduções - e quase imperceptíveis.

Na nossa avaliação, rodamos também por um breve percurso de terra, onde não foi possível ter uma melhor percepção do funcionamento do sistema de tração, que é integral com predominância para as rodas dianteiras. Sob demanda, ele distribui, sem intervenção do motorista, a potência entre os eixos No piso ruim, chama a atenção sua capacidade de rodar com eficiência, comprovando o bom acerto das suspensões independentes - McPherson na dianteira e multibraço na traseira.

A picape tem ótimo comportamento dinâmico em todas as situações, inclusive, tem pouca rolagem de carroceria nas curvas e bom desempenho no asfalto A direção é leve e precisa. Os freios são a disco ventilados nas quatro rodas e, rodando na rodovia dos Bandeirantes em uma velocidade média em torno de 100 km/h a picape rodou 18,5 km/l, muito bom. A caçamba comporta volume de 980 litros e pode transportar até 1.015 kg.

A Rampage Laramie conta, de série, com sistema assistência à direção (ADAS) de nível 2, que combina o uso do Lane Centering e do ACC (controle automático de velocidade adaptativo) Além do contorno de curvas, a aceleração e a frenagem também podem ser efetuadas sem a atuação do condutor em cenários específicos. Para permitir a detecção das mãos do condutor foi incorporado um novo volante com revestimento premium **car**

RAM RAMPAGE LARAMIE 2.2

PREÇO
R$ 283 990

MOTOR E TRANSMISSÃO
Motor de quatro cilindros, 2 184 cm³, 16 válvulas, turbo, injeção direta, duplo comando no cabeçote, variador de fase na admissão e escapamento, potência de 200 cv a 3 500 e torque de 45,9 kgfm a 1 500 rpm (diesel). Câmbio automático de nove marchas, tração integra sob demanda

DESEMPENHO
0 a 100 km/h em 9,9 segundos, velocidade máxima de 196 km/h

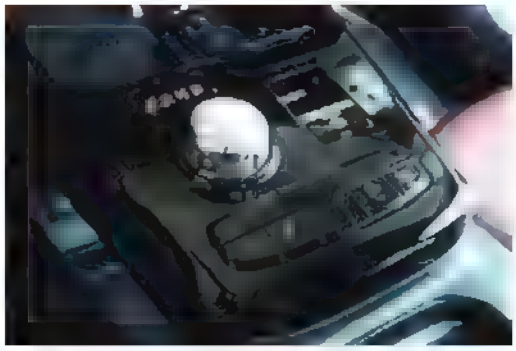
SUSPENSÃO
Dianteira independente tipo McPherson e traseira independente multibraço

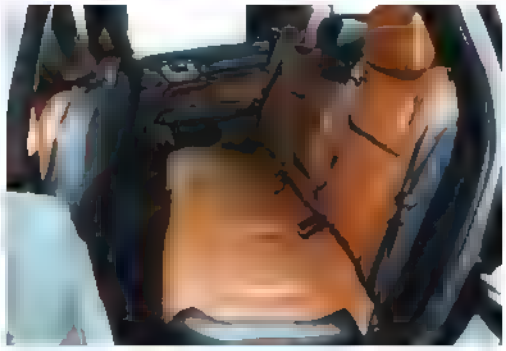
COMP. / LARGURA / ALTURA
5 028 / 1 886 / 1 780 mm

PESO / MATERIAL
1 951 kg / aço

À VENDA
Disponível

A central multimídia com 12,3 polegadas é uma das maiores da categoria: tem Android Auto Apple CarPlay sem fio e conexão simultânea para até dois smartphones





ines249

QUESTIONÁVEL? TALVEZ

IRRESISTÍVEL? DEFINITIVAMENTE

A AMG mostra que, às vezes, sua engenharia precisa ser um pouco insana para criar máquinas emocionantes. Sem contar que o ronco inconfundível do V8 biturbo não tem preço, mesmo em um mundo ameaçado pelos elétricos

Por Caio Moraes **Fotos** Luca Bassani

ines249

ines249

preciso um pouco de reflexão antes de começar a escrever sobre o SL 63 Quem precisa de um carro com 816 cavalos e com espaço para somente duas pessoas – os bancos de trás devem ter sido colocados nesse *roadster* apenas por uma questão estética e não por funcionalidade E porque alguém precisa de acelerar de 0 a 100 km/h em ínfimos 2,9 segundos? Será que os 612 cv e o impensável torque de 86,7 kgfm do V8 biturbo não seriam suficientes para causar uma boa impressão em qualquer pessoa que curta dirigir carros extremamente rápidos? Criar um sistema híbrido plug-in adicionando mais 204 cv seria absolutamente necessário, já que claramente esse sistema elétrico não veio para deixar o SL 63 mais econômico, mas, sim, deixá-lo absurdamente potente e rápido?

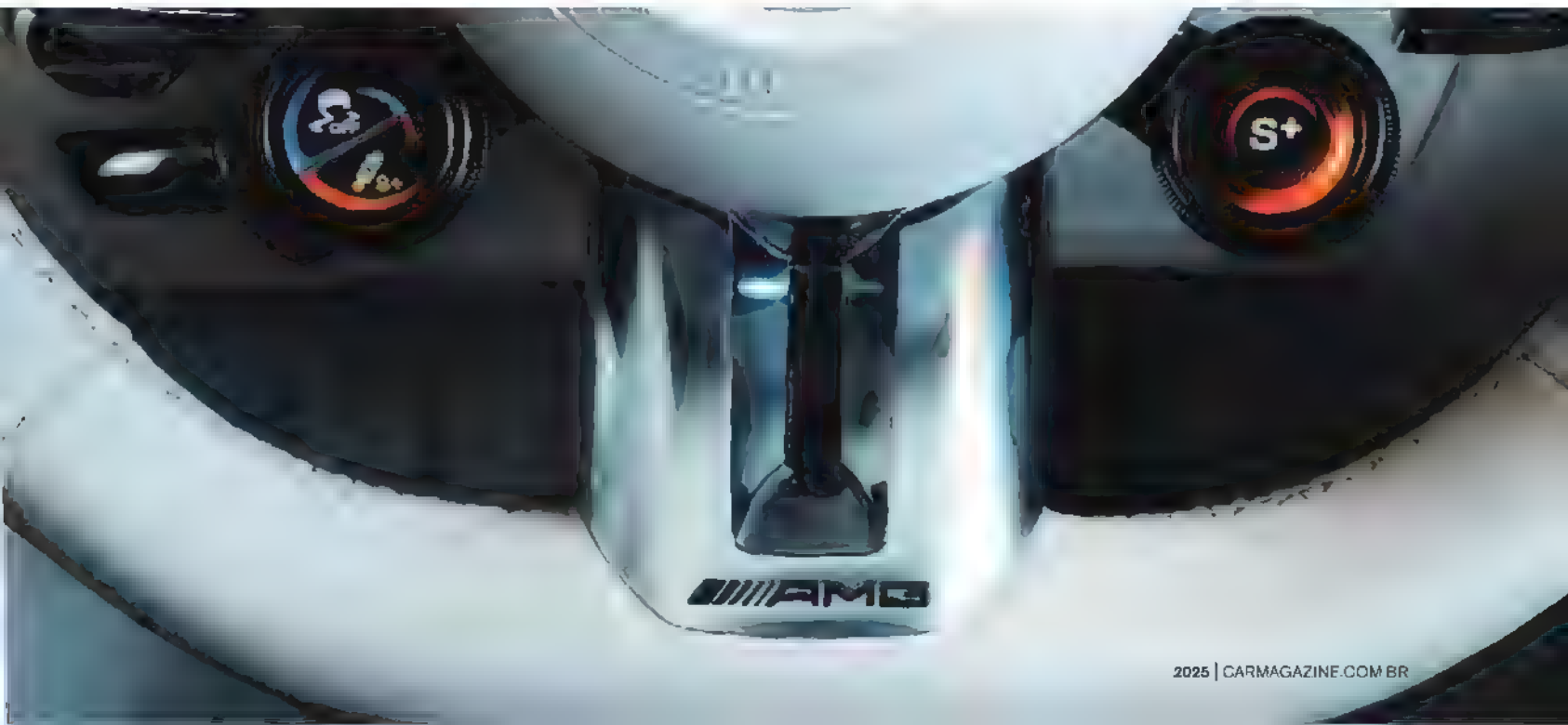
Depois de todas essas perguntas, as respostas se resumem a uma só conclusão Sim, os malucos da engenharia da AMG têm 100% de razão: esse carro tinha que ser inventado. Uma pena que poucas pessoas no mundo terão a chance de poder sentir as sensações absurdas provocadas pelas acelerações proporcionadas por esse disparatado conjunto híbrido Ah, mas pelo mesmo preço já existem carros 100% elétricos com mais de 1.000 cavalos! Existem, mas é difícil explicar o sentimento de ouvir o ronco de um V8 sendo acelerado. Eles estão a caminho de sumir? Provavelmente. Mas enquanto existirem, terão o nosso respeito.

Com quase 70 anos de história, o Mercedes-AMG SL é um ícone da marca, herdeiro do lendário 300 SL de 1952, um carro de corrida que rapidamente ascendeu ao status de lenda.

Em sua longa evolução, de um puro-sangue das pistas a um luxuoso esportivo conversível, o novo Mercedes-AMG SL marca mais um capítulo. Ele harmoniza a esportividade do SL original com o luxo e a excelência tecnológica que definem os carros da marca.

O *roadster* estreia uma arquitetura de construção inédita desenvolvida pela Mercedes-AMG. Seu chassi, concebido como uma estrutura composta de alumínio leve, assegura máxima rigidez, proporcionando a base ideal para uma dinâmica de condução precisa. A nova conformação da carroceria foi criada do zero, assim com o foi com o primeiro SL em 1952: nenhum componente é compartilhado com o modelo ▸

ines249


AMG

anterior ou com outros modelos existentes, como o AMG GT Roadster.

O design exterior, com saliências no capô, remete à primeira geração do SL. Sua silhueta de distingue pelo capô alongado e a longa distância entre eixos. A grade do radiador, com suas 14 lâminas verticais, é uma referência a todos os modelos SL, desde o 300 SL de 1952. O habitáculo recuado e o para-brisa com grande inclinação são características inerentes de um modelo com motor a combustão dianteiro. Os arcos de rodas abrigam enormes unidades de liga leve com 21 polegadas de diâmetro que receberam pneus 275/35 na dianteira e 305/30 na traseira. Também chama a atenção a tampa que abriga a tomada de carregamento da bateria, que está posicionada no para-choque traseiro, e as saídas de escapamento duplas com formato trapezoidal.

A capota de tecido complementa o visual. Aliás, eles optaram por um modelo elétrico de tecido, em vez da versão anterior de teto variável, por uma questão de peso – redução de 21 quilos. Incrível como foi conseguido um conforto acústico acima da média para esse tipo de cobertura. Abrir e fechar a capota leva apenas 15 segundos e essa ação pode ser feita em velocidades de até 60 km/h. Ela pode ser operada por meio do painel de controle no console central ou o *touchscreen* multimídia.

Apesar de ser um modelo de altíssimo desempenho e esportividade, o SL 63 também é um carro luxuoso. Seu interior usa materiais refinados e acabamento que remetem a alto nível e conforto. Os bancos esportivos AMG são ajustáveis eletricamente, tem memória, ótimo apoio lateral para o corpo e permitem uma excelente posição para dirigir. O volante, com pequeno diâmetro, tem regulagens elétricas, e a configuração do painel digital oferece informações claras e precisas. O display multimídia pode ter a sua inclinação alterada para impedir que reflexos da luminosidade atrapalhem a visão quando a capota está abaixada. Um luxo. A marca diz que o SL 63 é um 2 + 2, e que os bancos traseiros podem receber pessoas com até 1,5 metro de altura. Tenho minhas dúvidas...

MESMO SENDO UM CARRO DE ALTÍSSIMO DESEMPENHO E ESPORTIVIDADE, O SL 63 TAMBÉM É LUXUOSO

O sistema multimídia MBUX tem displays específicos para híbridos, é intuitivo e capaz de aprender. Além das funções normais, a tecnologia híbrida também pode ser visualizada: gráficos de alta qualidade mostram o fluxo de energia do sistema de propulsão. Velocidade, potência, torque e temperatura do motor elétrico também podem ser visualizados.

Claro que a aerodinâmica ativa também foi repensada. Um elemento ativo, oculto na parte inferior da carroceria, à frente do motor, contribui para a melhoria de um comportamento mais equilibrado. Trata-se de um perfil de carbono que reage aos programas de condução, se estendendo automaticamente para baixo em cerca de 40 milímetros a uma velocidade de 80 km/h. Isso cria o chamado efeito Venturi, que reduz a elevação no eixo dianteiro.

Outro componente ativo é o *spoiler* traseiro extensível integrado à tampa do porta-malas, que também muda de posição em função da condição de condução: isso inclui a velocidade de condução, a aceleração longitudinal e lateral e a velocidade da direção no ▸

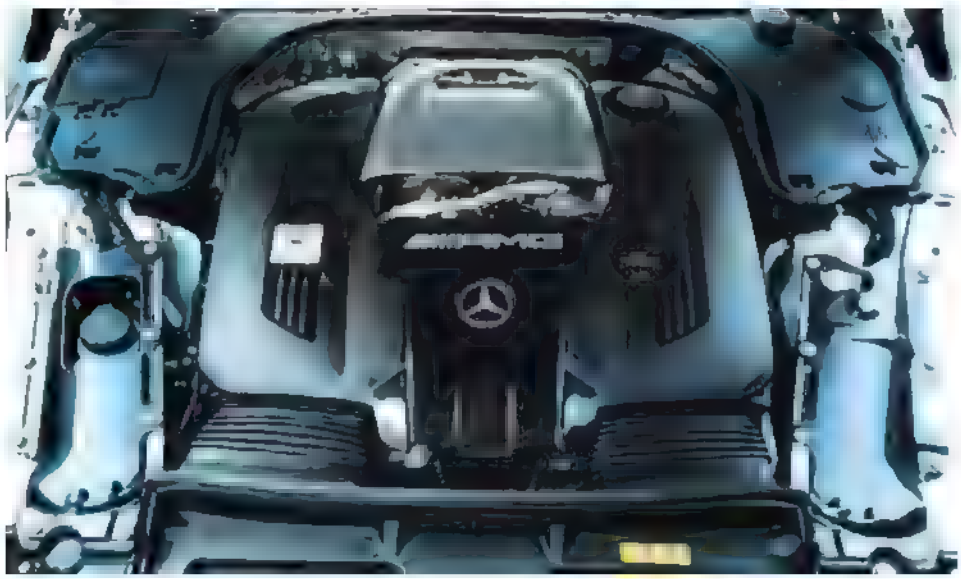
ines249

C

S

S+

Se tiver algum problema com seu motor, é só ligar e reclamar com o responsável pela sua montagem
Handcrafted by
Victor Becker
Mercedes-AMG
Germany



ines249

Apesar de ser de tecido, a capota garante conforto acústico. Ela poder ser aberta em 15 segundos e em velocidades de até 60 km/h

cálculo A partir de velocidades de 80 km/h, o *spoiler* adota cinco novas posições angulares para otimizar a estabilidade de condução ou reduzir a resistência do ar

Quanto tempo será que demorou para que a AMG desenvolvesse o intrincado sistema híbrido do SL 63? Bem, eles começaram colocando o V8 biturbo de 4,0 litros no eixo dianteiro, que foi combinado com um motor elétrico síncrono de ímã permanente (PSM) de 204 cv posicionado do eixo traseiro, que vai acoplado a uma transmissão elétrica de duas velocidades e a um diferencial mecânico de deslizamento limitado no eixo traseiro.

A CONDUÇÃO É FACILITADA PELO EIXO TRASEIRO ESTERÇANTE: AS RODAS PODEM VIRAR ATÉ 2,5°

A bateria também está localizada na traseira, acima do eixo. O motor elétrico atua diretamente no eixo traseiro e converte sua potência em propulsão, o que proporciona impulso extra para acelerar. À medida que o deslizamento no eixo traseiro aumenta, a força motriz do motor elétrico também é transferida para as rodas dianteiras conforme necessário. A conexão mecânica da tração integral 4Matic+ totalmente variável torna isso possível através do eixo cardã e dos eixos de transmissão das rodas dianteiras. Sua posição no eixo traseiro melhora a distribuição de peso e carga do eixo no veículo.

A bateria, que pode ser utilizada repetidamente para a otimização do desempenho do carro tem capacidade de 6,1 kWh, proporciona um alcance de 13 quilômetros (método WLTP), foi projetada para entrega rápida de potência e não para proporcionar maior alcance, ainda que permita curtos percursos no modo puramente elétrico. Como é comum nos modelos elétricos, sua energia pode ser recuperada em quatro diferentes níveis de potência usando a tecla direita no volante multifuncional. No nível mais alto, é possível a condução *one-pedal*.

A estratégia básica de operação é derivada do pacote de potência híbrida utilizada pela Mercedes na Fórmula 1. A potência elétrica pode sempre ser acessada por meio da alta recuperação e recarga conforme demanda. Os oito programas de condução, que ajustados à nova tecnologia de propulsão colaboram para mais um pouco de complexidade na condução do SL, são: Electric, Battery Hold, Comfort, Smoothness, Sport, Sport+, RACE e Individual. Eles ajustam parâmetros como a resposta do motor e da transmissão, a característica da direção, a amortecimento do chassi ou o som. Os programas podem ser selecionados usando o display no console central ou as teclas do volante AMG

Andar com o SL 63 causa uma sensação inicial de desconforto. Não pela forma como ele se comporta dinamicamente, mas pela forma como você passa a ser observado. Todos, indistintamente, viram o pescoço quando ele passa. É o tipo de carro que você não pode fazer nada de errado quando está dirigindo, ele é um perfeito dedo-duro. Todos sabem o que você está fazendo ou aonde está indo.

E por falar em comportamento dinâmico, o SL tem um rodar amigável para um esportivo do seu calibre, ainda que os pneus de baixo perfil – 35 e 30 – sofram nas nossas ruas mal pavimentadas A responsabilidade disso é do sistema de suspensão AMG Active Ride Control com estabilização semiativa de rolagem. Os amortecedores podem ser ajustados em rebote ou extensão e compressão ▸

ines249

ines249

e contam com elementos hidráulicos semiativos, que substituem as barras estabilizadoras convencionais. Eles impedem a rolagem da carroceria e proporcionam uma ampla gama de programas de condução. A conexão hidráulica das câmaras dos amortecedores em todas as quatro rodas ocorre através de linhas apropriadas e válvulas de controle dentro dos amortecedores adaptativos

A condução do carro, tanto em altas velocidades quanto nas manobras, é facilitada pelo eixo traseiro esterçante Dependendo da velocidade, as rodas se direcionam na direção oposta (até 2,5° em até 100 km/h) ou na mesma direção (até 0,7° acima de 100 km/h) das rodas dianteiras. Isso faz com que o carro tenha um comportamento de condução mais ágil e estável. Outro item que acentua a condução mais esportiva do SL é a direção assistida eletricamente, que tem relação mais direta e exige menor movimentação do volante para um resultado mais direto e eficiente nas curvas

Quando você acelera de 0 a 100 km/h em 2,9 segundos, com certeza passa pela sua cabeça se você vai conseguir parar o carro com a mesma eficiência que acelerou. Pode ficar tranquilo, usar e abusar. O SL tem freios compostos de cerâmica de carbono de alto desempenho e elevada resistência a fadiga. Os discos têm medidas 420 x 40 milímetros no eixo dianteiro e 380 x 32 milímetros no eixo traseiro, coadjuvados por pinças fixas de seis pistões na dianteira e pinças flutuantes de um pistão na traseira.

Após o susto inicial da potência e das prontas respostas ao acelerador, fica aparente que o SL pode ser dirigido um pouco mais rápido – muito rápido somente na pista – com segurança. Em parte, em função da tração integral 4Matic e das rodas direcionais, que deixa o carro mais previsível e passa confiança. Mas é notável como funciona a suspensão independente semiativa, inclusive em termos de conforto. Já dirigi Mercedes "normais" que tinha um comportamento dinâmico mais áspero do que esse esportivo. Um motorista médio tem a chance de andar rápido e se divertir em uma estrada sinuosa sem correr grandes riscos. Os 2 195 quilos também cobram a sua fatura quando o aspecto agilidade nas mudanças rápidas de direção é analisado.

Eu diria que não é um carro para ser usado no dia a dia – obviamente muitos discordarão –, mas não há dúvida de é divertido e prazeroso desfrutar da sua potência, do torque absurdo (144,8 kgfm) e da sua esportividade em uma longa viagem de fim de semana. Principalmente se no roteiro escolhido tiver estradas bem sinuosas Curtição pura... **car**

MERCEDES-AMG SL 63S E PERFORMANCE

PREÇO
R$ 1.714.900

MOTOR E TRANSMISSÃO
Motor V8, 3 982 cm3, 32 válvulas, biturbo, injeção direta, duplo comando no cabeçote, variador de fase na admissão e escapamento, potência de 612 cv entre 7750 rpm e 6 500 rpm e torque de 86,7 kgfm entre 2 500 rpm e 4 500 rpm (gas.). Motor elétrico traseiro com 204 cv de potência e torque de 32,6 kgfm. Potência combinada de 813 cv e torque combinado de 144,8 kgfm. Capacidade da bateria de 6,1 kWh Câmbio automático 9G-Tronic, tração AMG Performance 4MATIC+ (variável)

DESEMPENHO
0 a 100 km/h em 2,9 segundos, velocidade máxima de 310 km/h

SUSPENSÃO
Dianteira independente com braços sobrepostos e traseira independente multilink

COMP. / LARGURA / ALTURA
4 705 / 2 100 / 1 354 mm

PESO / MATERIAL
2 195 kg / aço / alumínio

À VENDA
Disponível

ines249

RADIO BOX

Bastidores do automobilismo. Por Alan Magalhães, Luca Bassani e Maria Clara Castro

CÂMARA 100% NA F3: APÓS TRIUNFO EM MELBOURNE, RAFA VENCE NO BAHREIN

Líder em seu ano de estreia, piloto pernambucano demonstra cada vez mais que não compete só para aprender, mas para conquistar o título

Por: Maria Clara Castro. Fotos: Alex Farias

Rafa Câmara venceu, com autoridade, a corrida principal da etapa do Bahrein da FIA Fórmula 3, largando da pole, o pernambucano cruzou a linha de chegada com mais de seis segundos de vantagem sobre Callum Voisin, da Rodin Motorsport. A estratégia de gerenciamento de pneus fez a diferença sobre calor do deserto, e o piloto da Trident mostrou maturidade para administrar o ritmo. "Foi um [illegible] não tive que cuidar muito bem dos pneus com um [illegible] O time fez um trabalho incrível", declarou após a prova.

A vitória em Sakhir é a segunda de Câmara em dois [illegible] temporada, e coloca o brasileiro na liderança do campeonato, com 6 pontos de vantagem sobre o alemão Tim Tramnitz. Na prova em Melbourne, o piloto já havia feito sequência: Câmara cravou a pole position, venceu a corrida principal sob forte chuva, enfrentando pressão [illegible] relargadas após o Safety Car. O desempenho reforça sua imagem como um dos pilotos mais competitivos do ano e um nome forte na luta pelo título. Giacomo Ricci, chefe da Trident, elogiou o desempenho do piloto logo no início da temporada, destacando a velocidade de Rafa nas primeiras voltas da prova de Melbourne.

Entre uma etapa e outra, a categoria realizou testes coletivos no Bahrein, e novamente Câmara se destacou. Liderou o último dia de atividades e figurou entre os dez primeiros em quatro das seis sessões. "Obtivemos muitas informações com os testes. É sempre bom ser o primeiro colocado, mas agora isso não significa muita coi-

Mantemos a cabeça baixa, concentrados em trabalhar como temos trabalhado desde o início", afirmou.

Parte do sucesso também se explica pela estrutura ao seu redor. A Trident, equipe que levou Gabriel Bortoleto ao título da FIA F3 em 2023, se mostra novamente preparada para disputar no topo. O apoio da Ferrari Driver Academy também é peça-chave: além da preparação física e mental, o pernambucano utiliza o simulador da equipe italiana para estudar os circuitos e aprimorar cada detalhe do desempenho.

A próxima prova acontece em maio, no circuito de Imola, na Itália. O campeonato ainda é longo, mas o recado já foi dado: o sr. da Trident não está ali para aprender, está para vencer.

ines249

Marçal Müller lidera Marcos Regadas e Miguel Paludo na prova de sábado em Interlagos

PORSCHE CUP: 20 ANOS NO TEMPLO DE INTERLAGOS

Com recorde de 73 carros, Porsche Cup C6 Bank comemora duas décadas no circuito paulista. Regadas e Vivacqua vencem na categoria principal.

Texto: Rafael Ligeiro Fotos: Luca Bassani e Oelcio Francisco

Ao celebrar bodas de porcelana, Porsche Cup C6 Bank e Interlagos ganharam ao menos dois grandes presentes. Além do recorde de carros inscritos (73, em três categorias), o certame chegou ao quinto vencedor diferente nas cinco primeiras provas da temporada 2025 da Carrera Cup. Tal honra coube a Marcos Regadas, na corrida de sábado.

A bordo do Porsche #17, o maranhense mostrou todo o repertório de quem foi forjado em provas de rali. Além de garantir a pole position para a etapa, a sorte de Regadas foi, mais uma vez, o azar de Marçal Muller. Pouco após a largada, o atual campeão da Carrera Cup assumiu a liderança ao ultrapassar Marcos por fora, mas novamente teve problemas durante a corrida e perdeu terreno. Essa é a terceira vez em que Marçal enfrenta dificuldades: o pole position das duas primeiras etapas do ano, em Velo Città, não conseguiu vencer por dois pneus furados.

Diante disso, Regadas triunfou com autoridade. Thiago Vivacqua, Matheus Comparatto, Miguel Paludo e Christian Hahn completaram os cinco postos do pódio.

Já na prova de domingo, com a inversão dos oito primeiros da prova de sábado no grid, a vitória ficou com o carioca Thiago Vivacqua, que ganhou após boa disputa com o uso do boost. Aliás, essa prova foi marcada por várias disputas proporcionadas pelo novo sistema para melhorar as ultrapassagens.

Na bandeirada final, Vivacqua alcançou sua segunda vitória no ano, seguido por Lucas Salles, Miguel Paludo, Alceu Feldmann e Chris Hahn. Com os resultados, Paludo chegou a 132 pontos e lidera a Carrera Cup em 2025, 24 pontos à frente de Hahn. Vencedor em Interlagos, Vivacqua vem a seguir, com 98 pontos

CATEGORIA CHALLENGE

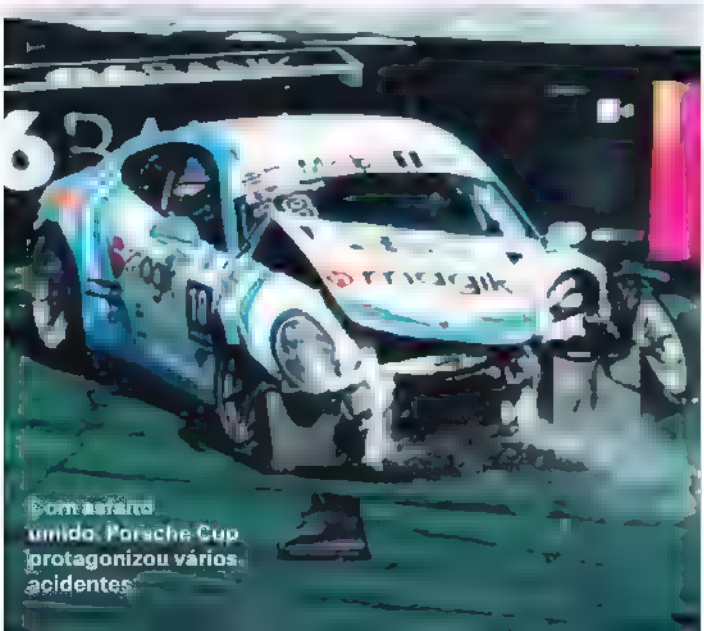
Outro que saiu de Interlagos festejando foi o "acelerado" Gerson Campos. Com duas ultrapassagens por fora na tomada do "S do Senna", o competidor do carro #82, da classe Challenge, venceu novamente, na prova um do fim de semana. Ele é o único competidor das classes Carrera e Challenge com três vitórias em 2025 – todas aos sábados. Na prova de domingo, com o grid invertido, foi a vez de Caio Chaves vencer. A vitória garantiu a liderança do campeonato para Chaves, único com 100% de pódios no ano. Ele alcançou 137 pontos, 15 a mais que Campos. Segundo na prova de sábado na capital paulista, Leonardo Herrmann é o terceiro no certame, com 114 pontos.

Em junho e julho, a Porsche Cup C6 Bank fará um tour de quatro etapas em Portugal, nos circuitos do Algarve e Estoril, para a realização de duas etapas dos campeonatos Sprint e Endurance.

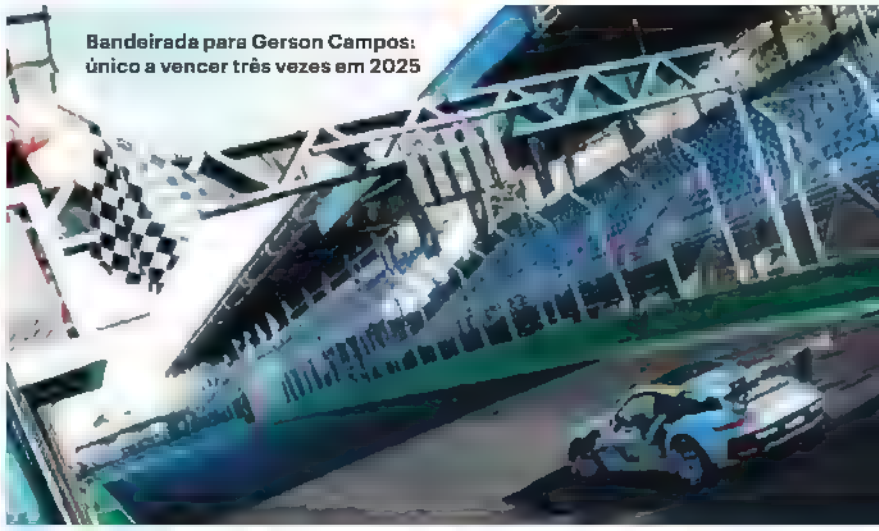
Vivacqua: único piloto da Carrera Cup a vencer duas corridas em 2025

O reflexo do carro de Caio Castro, que disputa a categoria Challenge

Largada para a prova de domingo da Challenge, com Caio Chaves e Caio Castro na frente



Com asfalto úmido, Porsche Cup protagonizou vários acidentes



Bandeirada para Gerson Campos: único a vencer três vezes em 2025

ETHAN NOBELS ABRE TEMPORADA COM LIDERANÇA DO BRB F4 BRASIL

Primeira etapa do campeonato tem três vencedores diferentes e demonstra equilíbrio de forças

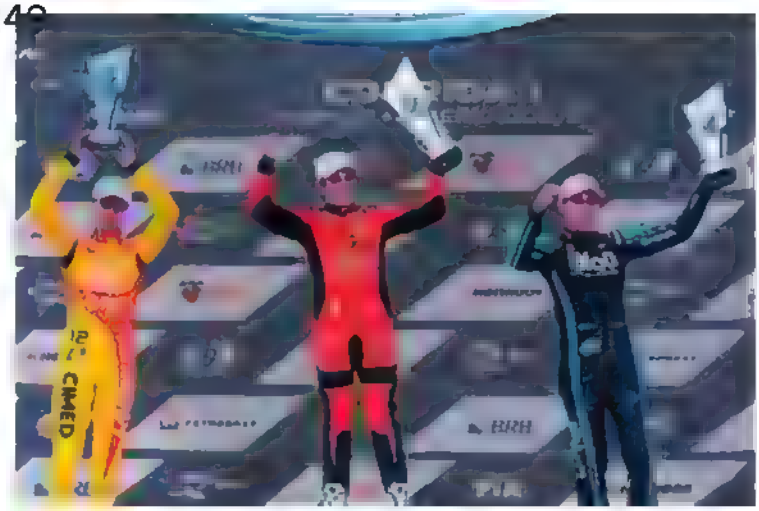
Por: Maria Clara Castro Fotos: Luca Bassani e Oelcio Francisco

A temporada 2025 da Fórmula 4 Brasil começou em alto nível no último fim de semana no Autódromo de Interlagos. A etapa inaugural marcou a abertura do quarto campeonato da categoria, que vem se consolidando como a principal porta de entrada para jovens pilotos brasileiros no automobilismo internacional. Em meio a um grid renovado e equilibrado, a F4 Brasil reafirmou seu papel como vitrine de talentos em formação. Interlagos, mais uma vez, fez jus à fama de palco histórico e entregou corridas emocionantes, estratégias decisivas e duelos intensos por posições.

A rodada contou com três vencedores diferentes em três provas distintas, o que evidencia o equilíbrio da categoria já neste início de campeonato. Ciro Sobral venceu a corrida 1 com domínio após largar na pole, Murilo Rocha triunfou na corrida 2 aproveitando estrategicamente a inversão do grid e, por fim, Ethan Nobels fechou o fim de semana com vitória no domingo. Além das conquistas individuais, a etapa inaugural destacou a diversidade técnica e a alternância de forças entre as equipes

Líder da tabela de pontos após Interlagos, Ethan Nobels foi o piloto mais constante do fim de semana. O jovem de 16 anos da Cavaleiro Sports somou um segundo, um quarto e uma vitória, resultado da combinação entre ritmo de corrida, gestão emocional e trabalho em equipe. "Foi um fim de semana muito bom. Evoluímos e trabalhamos muito, até durante a noite. Fico muito feliz com o resultado que conseguimos. Para hoje, tínhamos como a estratégia a vitória, e deu certo! Marcamos muitos pontos, estamos na liderança do campeonato, e agora é seguir trabalhando em busca do título até o fim do ano",

ines249



Ciro sobral vence primeira corrida da temporada de 2025

afirmou o piloto nascido em Bruxelas e criado em São Paulo.

Entre os grandes nomes da rodada, Heitor Dall'Agnol fez história em sua estreia. O gaúcho de apenas 15 anos chegou à categoria como aposta da TMG Racing e rapidamente se consolidou como um dos protagonistas do fim de semana. Após conquistar a pole na classificação, perdeu as posições de honra das corridas 1 e 3 por seu carro não ter alcançado a altura mínica, o que o obrigou a largar do fim do grid em todas as corridas.

Ainda assim, brilhou: foi quarto colocado na corrida 1 e segundo na corrida 3, além de ser o melhor rookie. "Parabéns para todos nós. Foi um fim de semana incrível para um estreante na Fórmula 4 Brasil. É muito raro ter uma jornada como essa, com essa recuperação, uma escalada de último para segundo lugar. Infelizmente, a punição na classificação me prejudicou e impediu de buscar minha primeira vitória. Mas posso dizer que todos podem esperar por muito mais no Velocitta e dali para frente. Vamos para cima. Quero provar meu talento, provar o que sei fazer e sei que vou chegar muito longe no automobilismo", destacou.

Ciro Sobral abriu o campeonato com vitória após herdar a pole de Dall'Agnol. O maranhense de 17 anos mostrou evolução desde sua temporada de estreia e comandou a corrida com autoridade, mesmo pressionado por Nobels do início ao fim. "Foi uma prova bem controlada, bem consciente, e estou muito feliz por isso. O que percebo, abrindo essa nova temporada, é uma evolução bem grande em relação ao ano passado", avaliou. Na segunda temporada completa, Sobral aparece mais maduro e capaz de se consolidar como nome forte no campeonato. ▸

Murilo Rocha faz história ao cumprir estratégia e vencer corrida 2

Grid de 2025: Em pé, da dir. p/ esq., Cadi Baptista, Celo Hahn, Heitor Dall'Agnol, Christian Helou, Murilo Rocha, Pedro Lima e Pedro Lins; Sentados, da dir. p/ esq., Ciro Sobral, Pietro Mesquita, Enricco Abreu, Ethan Nobels, Rogério Grotta, Bernardo Gentil e Alceu Feldmann Neto

Estreante, Murilo Rocha é outro piloto que fez história ao vencer a corrida 2 no sábado. Primeiro piloto negro da história da F4 Brasil, o sorocabano da Starrett Bassani conquistou a vitória no mesmo palco em que seus ídolos, Ayrton Senna e Lewis Hamilton, brilharam. "Tudo se encaixou nessa corrida. É muito especial subir no pódio em Interlagos", disse. A performance segura e a frieza sob pressão chamaram atenção, e a vitória foi celebrada como marco simbólico e esportivo. Murilo largou na frente após inversão do grid e não desperdiçou a oportunidade – ele a aproveitou cerebralmente.

Outros nomes também se destacaram ao longo das corridas. Rogério Grotta, da Cavaleiro Sports, foi ao pódio com o terceiro lugar na corrida 3, após ter de trocar o motor ao fim da corrida 1. "É sempre muito especial vencer em Interlagos. Digo isso porque considero esse terceiro lugar como uma vitória depois da luta que tivemos desde o início dos trabalhos nesta semana. Jogamos com o nosso, trabalhamos duro, com consistência, e buscamos bons resultados. Ontem foi muito especial, largando do fim para andar até em quinto para terminarmos em oitavo após um enrosco. A prova de hoje também foi um tanto adversa, mas consegui controlar bem a situação para marcar o pódio e somar 15 pontos. Foi bem positivo", destacou. Alceu Feldmann Neto, do carro #95 envelopado com a estética de Relâmpago McQueen, esteve entre os mais competitivos durante toda a etapa. Cadi Baptista, que faltou nos treinos por estar prestando uma espécie de vestibular para universidades na Inglaterra, mostrou velocidade e inteligência em disputas diretas, enquanto Enricco Abreu também completou boas provas no meio do pelotão.

Ao fim da etapa, a classificação geral aponta Nobels como líder

Com pneus novos, Sobral supera pressão de Nobels e vence corrida 1

ines249

com 52 pontos, seguido por Dall'Agnol, com 37, e Pietro Mesquita, com 31 pontos. Do ponto de vista técnico, a etapa de Interlagos evidenciou o alto nível de preparação das equipes. TMG Racing e Cavaleiro Sports largam bem no campeonato, enquanto a Starrett Bassani foca em construir maior constância em seus pilotos. O equilíbrio entre os times é um dos trunfos da categoria desde sua estreia em 2022.

Mais do que revelar talentos, a categoria já mostra frutos internacionais. Em apenas três temporadas, 18 pilotos formados na F4 Brasil passaram a correr em 24 campeonatos espalhados por todos os continentes A lista inclui nomes como o campeão da primeira temporada, Pedro Clerot, as pilotos da F1 Academy, Aurelia Nobels e Rafaela Ferreira, Nicolas Giaffone, Fefo Barrichello e Carl Bennett. Do kart à F4 e da F4 ao mundo: A Fórmula 4 Brasil é, hoje, um elo entre o talento nacional e o sonho de construir uma carreira no automobilismo – seja ele nacional ou para além das fronteiras.

"Quando lançamos a categoria, trouxemos para o Brasil o carro mais moderno da Fórmula 4 mundial, que é o mesmo que nossos pilotos utilizam em competições similares pelo mundo", explica Lincoln Oliveira, CEO da Vicar, promotora da Fórmula 4 e também da Stock Car. "Mais do que isso, oferecemos aos pilotos uma plataforma de ensino sobre aspectos de dentro e fora da pista que são fundamentais para qualquer piloto que almeja se tornar profissional. O resultado está aí E estamos apenas começando essa jornada. Nossa meta é que nossos pupilos alcancem as principais categorias do mundo. Eles estão no caminho e, nos próximos anos, certamente veremos isso acontecer", completou o executivo.

"Antes mesmo de presidir a CBA, ainda como membro da comissão de kart da FIA, vi o quão benéfica seria a Fórmula 4 no Brasil. Fiquei muito motivado em trabalhar, desde o lançamento da categoria pela FIA, para que pudéssemos oferecer esse avanço para nossos pilotos e pilotas", lembra Giovanni Guerra, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo. "Ao assumir a CBA, todo o processo de homologação e regulamentação estava pronto Faltava, porém, o parceiro comercial. Com a graça de Deus, o Lincoln Oliveira se tornou um parceiro importantíssimo, fazendo da Vicar essa gigante que ajuda fortemente a mover o nosso setor, e Banco BRB, tendo no comando o Paulo Henrique Costa, na condição de maior patrocinador e apoiador da história do nosso automobilismo", concluiu.

Com os primeiros capítulos já escritos, a temporada segue agora para o Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu (SP), palco da segunda etapa do calendário, entre os dias 27 e 29 de junho. Se o que se viu em Interlagos for sinal do que vem por aí, a F4 Brasil tem tudo para viver sua melhor temporada até aqui. Talento não falta. E a disputa pelo topo — técnica, emocional e simbólica — só está começando

Constante, Nobels não quer só o título; quer quebrar recordes da F4 Brasil

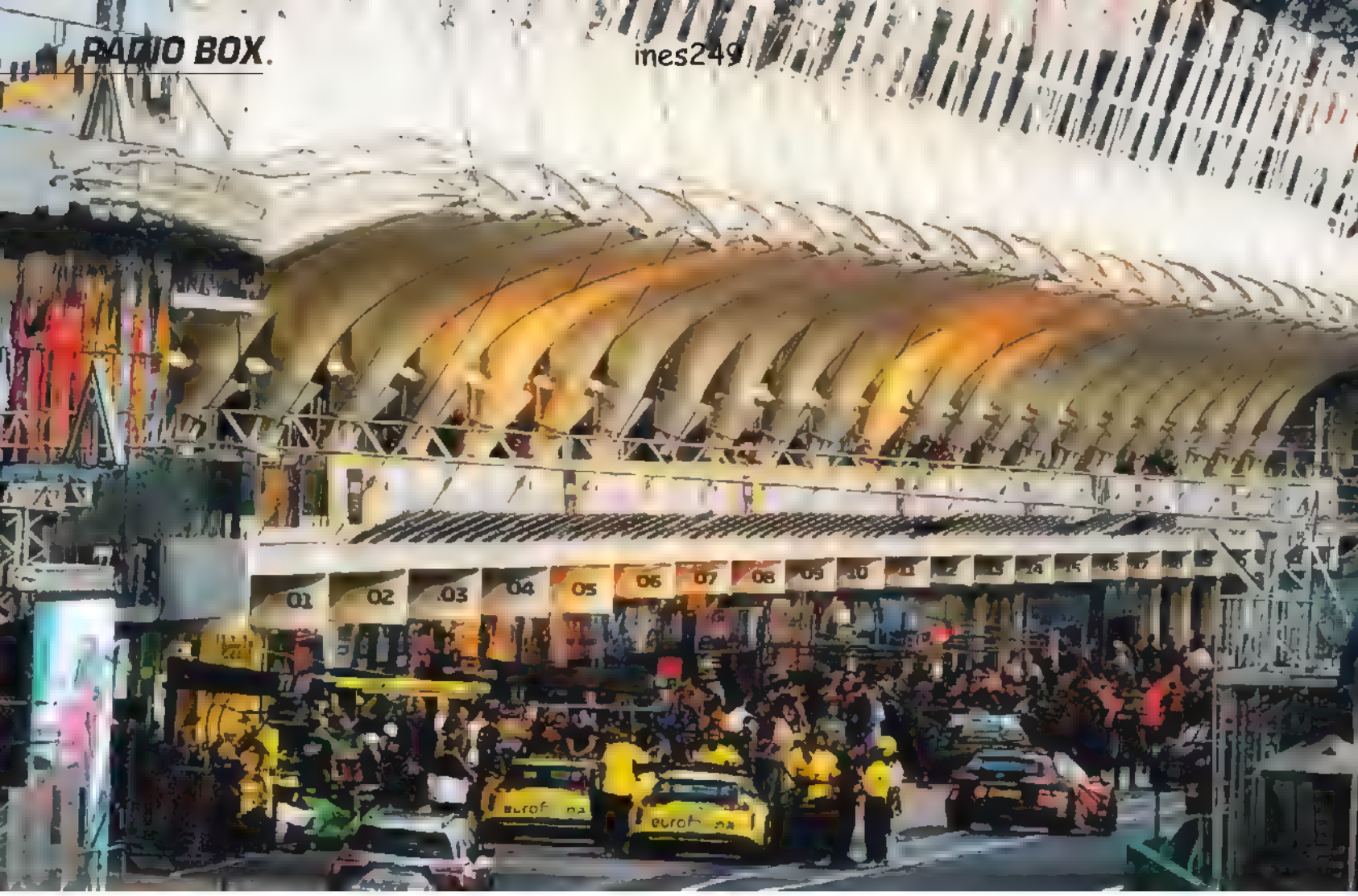
Ethan fecha primeira etapa com a liderança do campeonato

BATISMO DE FOGO

NOVA GERAÇÃO DE CARROS DA STOCK CAR ESTREIA COM DOMÍNIO DA EQUIPE EUROFARMA RC E VITÓRIA DE FELIPE FRAGA. MODELOS SUV SÃO INCRIVELMENTE BELOS E RÁPIDOS

POR: ALAN MAGALHÃES
FOTOS: LUCA BASSANI E OELCIO FRANCISCO

BRB
BRB
BRB
BRB
BRB
BRB
TRACKER
BRB
TINTAS
SHERWIN
WILLIAMS
BRB
vivo
PitStop



A expectativa finalmente acabou e o novo carro da BRB Stock Car, o novíssimo SNG01, concebido pela AudaceTech, braço tecnológico do Grupo Veloci, que controla a categoria, em parceria fundamental com a ArcelorMittal - que criou um aço especial, o DP980R, especialmente para confecção da 'safety cage' (chassi tubular) - fez sua estreia na abertura da temporada 2025 da BRB Stock Car Pro Series

O aço DP980R passou por avaliações independentes do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT). A ArcelorMittal foi a primeira parceira homologada no projeto, com participação estratégica desde as etapas iniciais de concepção do SNG01. A ArcelorMittal desenvolveu soluções de engenharia em seus laboratórios das unidades de Tubarão (ES) e Vega (SC), além de dois dos mais avançados centros mundiais dedicados à inovação em materiais metalúrgicos em Maizières-lès-Metz e Montataire, ambos na França.

"Ter um material como o DP980R homologado para o chassi do novo Stock Car representa o reconhecimento da capacidade da ArcelorMittal em oferecer soluções em aço que atendem aos mais altos níveis de exigência em engenharia, segurança e inovação", comentou Jorge Adelino, vice-presidente de Operações da ArcelorMittal.

Este tipo de estreia sempre causa um misto de emoções que vão da apreensão, passam à euforia e chegam à satisfação. Os carros ficaram simplesmente maravilhosos, lindos mesmo, além de mostrarem um potencial técnico que vai surpreender – ainda mais – os apaixonados pela velocidade. A nova silhueta tipo SUV proporcionou a concepção de um design agressivo que agradou a todos. Se alguém torceu o nariz ao saber que a era sedan da Stock Car, que durou 46 anos, seria vilipendiada por insossos SUV, enganou-se totalmente. E as labaredas de fogo e sons e emitidos pelo novo motor turbo 2.1 são de arrepiar.

Depois de exaustivo programa de testes de pista, que aconteceram no decorrer da temporada 2024, chegava a hora de equipes e pilotos colocarem a teoria em prática. Esta agoniante espera terminou exatamente às 16 horas do dia 2 de maio de 2025, quando Felipe Fraga cruzou a linha do pitlane e foi o primeiro piloto a andar oficialmente com o novo carro da BRB Stock Car

E se a primeira emoção é a apreensão, ela se justifica no fato de que qualquer projeto de motorsport só é validado totalmente depois de seu batismo em condições de competição real. Não há CFD, simulador ou mesmo testes práticos que consigam se equiparar a uma corrida de verdade Por isso o automobilismo é tão útil no desenvolvimento da indústria automotiva. Quem não se lembra dos capôs voadores na estreia de um novo carro da Stock Car em 2009, ou do fiasco da Nissan no Mundial de Endurance com o protótipo RC-LMP1 de tração dianteira em 2014, que acabou abandonado depois de milhões de dólares desperdiçados, ou ainda, para quem tem boa memória, da própria Honda, campeoníssima na Fórmula 1, mas motivo de piadas quando equipava os Spirit em 1984.

Para deixar a coisa ainda mais delicada, o novo carro embarca digitalização massiva, e como qualquer computador sobre rodas, às vezes precisa ser 'rebutado' para voltar à normalidade. Problemas com o novo gerenciamento da injeção eletrônica fornecido pela FuelTech deram

Os sons e cores gerados no novo motor 2.1 turbo são inebriantes

dor de cabeça a técnicos e pilotos, bem como a embreagem de três discos do câmbio Xtrac. Um dos mais atingidos por falhas foi o Chevrolet Tracker de Felipe Massa, que praticamente não conseguiu cumprir os cronogramas de pista.

Novo companheiro de equipe de Fraga, Gaetano Di Mauro, foi o primeiro a liderar uma atividade com o novo carro. O paulista aferiu 1'37"442 na melhor das 13 voltas completadas no traçado de 4.309 metros. A marca já superou o melhor tempo estabelecido pela última geração de carros sedan: em 22 de agosto de 2020, Cesar Ramos cravou 1'38"800 com o Toyota Corolla da Ipiranga Racing.

Daniel Serra, que também acelera um Mitsubishi Eclipse Cross, agora correndo pela Blau Motorsport, foi o piloto que mais andou, 19 voltas O tricampeão registrou o segundo melhor tempo da atividade: 1'38"567. A marca dos três diamantes, que volta ao grid da BRB Stock Car depois de 17 anos, colocou mais dois pilotos entre os cinco melhores: os companheiros de RCM Motorsport, Ricardo Zonta, terceiro mais rápido, e Bruno Baptista, quarto

Levando em conta a introdução da nova geração de carros da BRB Stock Car, foi implementado um formato inédito nesta etapa, o GP ArcelorMittal Interlagos, visando proporcionar mais tempo de pista aos pilotos e equipes para adaptação técnica.

RENOVAÇÃO

Uma das características mais marcantes do novo grid da BRB Stock Car Pro Series é a diversidade. A diferença de idade do mais experiente para o mais novo é de 33 anos. Campeão em 2014 e 2022, Rubens Barrichello ▸

Carros novinhos, pinturas impecáveis, mas... isso é motorsport

As japonesas Toyota e Mitsubishi medem forças na abertura da BRB Stock Car 2025

vai para sua 13ª temporada na BRB Stock Car. Com 254 largadas na categoria, 20 vitórias, 55 pódios, 12 poles, 11 voltas mais rápidas e ainda com muita lenha para queimar, o piloto da Full Time Cavaleiro abriu o campeonato com 52 anos.

Em contrapartida, o mais jovem do grid é Arthur Gama, que aos 19 anos realiza seu sonho depois de conquistar o título da Stock Light no ano passado e conseguir a ascensão para a principal categoria como prêmio. Além de Gama, outra novidade é Rafael Reis, um dos principais nomes da Turismo Nacional em 2024. O paulista de 23 anos debutou pela também estreante CAR Racing Sterling.

Mais experientes, porém ainda bastante jovens, os demais "New Kids on the Track" seguem nesta temporada. Aos 22 anos, Zezinho Muggiati forma uma das duplas de 'novinhos' justamente com Reis na CAR Racing Sterling. A parceria mais jovem da BRB Stock Car está na Equipe CAR Racing KTF com o retorno de Felipe Baptista, com 22 anos e Gianluca Petecof, da mesma idade. Ambos vêm de vitória na última temporada. Arthur Leist e Enzo Elias, ambos de 23 anos, também estão em novas equipes, o gaúcho se transferiu para a Crown Racing e o brasiliense foi contratado pela nova equipe Scuderia Bandeiras, sediada em Votorantim, interior de São Paulo

CLASSIFICAÇÃO

A primeira sessão classificatória da era SUV mostrou carros muito mais rápidos, força da Mitsubishi em seu regresso e festa para o mais jovem vencedor e campeão da categoria. Felipe Fraga foi primeiro piloto a conquistar a pole position, novamente em Interlagos, onde o paraense criado no Tocantins escreveu seu nome na história como o mais jovem vencedor e campeão da BRB Stock Car. Fraga marcou seu nome na inauguração de uma fase revolucionária no automobilismo brasileiro, agora correndo com a Eurofarma RC

A sessão foi dominada pela Mitsubishi que liderou todos os segmentos da classifi-

De equipe nova Felipe Fraga dominou a etapa inaugural de ponta a ponta com seu Eclipse Cross

ines249

O 'garagista analógico' Meinha comemora um final de semana perfeito com Felipe Fraga

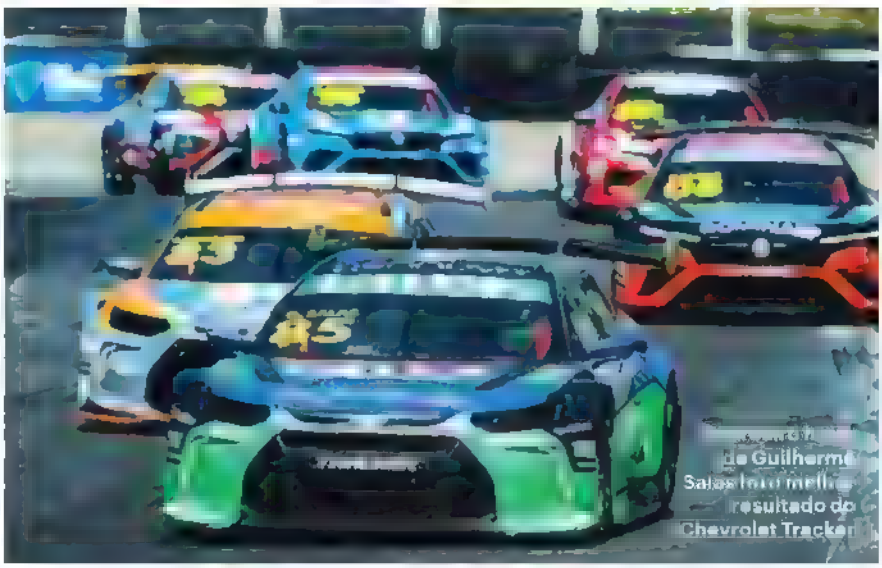
cação: no Q1, com Nelsinho Piquet, Ricardo Zonta no Q2 e Felipe Fraga na definição do pole position.

DE PONTA A PONTA

Os momentos que antecederam à aguardada largada da nova era da BRB Stock Car foram especiais. Atual tricampeão, Gabriel Casagrande recebeu pela segunda vez o anel oferecido pela ArcelorMittal. A bandeirada de chegada foi dada por Jorge Mendes, presidente da empresa no Brasil.

Na corrida de 50 minutos mais uma volta, a vitória ficou com o pole Felipe Fraga, que liderou a Mitsubishi em seu primeiro triunfo a bordo do Eclipse Cross preparado pela 12 vezes campeã Eurofarma RC.

A dobradinha da equipe liderada por Rosinei Campos, o 'Meinha', foi completada por Gaetano Di Mauro, que assim como Fraga, esteve entre os principais nomes do fim de semana. A Mitsubishi só não dominou o pódio porque Guilherme Salas tratou de posicionar o novo Chevrolet Tracker da Cavaleiro Valda em terceiro lugar, dando sequência à boa fase apresentada desde o fim da última temporada, quando o piloto natural de Jundiaí fechou como o último vencedor da era sedan.



de Guilherme Salas foi melhor resultado do Chevrolet Tracker

Felipe Baptista terminou na quarta posição, à frente de Lucas Foresti e JP Oliveira. Horas depois, Oliveira foi punido e teve acrescidos 20" ao seu tempo de prova, caindo para 13º lugar. Assim, o maior vencedor em atividade entre os pilotos da BRB Stock Car, Ricardo Maurício, abriu seu novo ciclo na categoria, agora na Cavaleiro Valda, finalizando a prova no sexto lugar com o Chevrolet Tracker #90, seguido por Denis Navarro, que volta à Stock Car com o Toyota Corolla da Full Time Cavaleiro. Bruno Baptista, com o Mitsubishi Eclipse Cross da RCM Motorsport foi o oitavo colocado, à frente de Rafael Suzuki, que largou em 30º e foi o maior escalador da etapa ao subir 21 posições. Rubens Barrichello fechou os dez primeiros.

Jorge Mendes da ArcelorMittal entrega o troféu ao vencedor Felipe Fraga

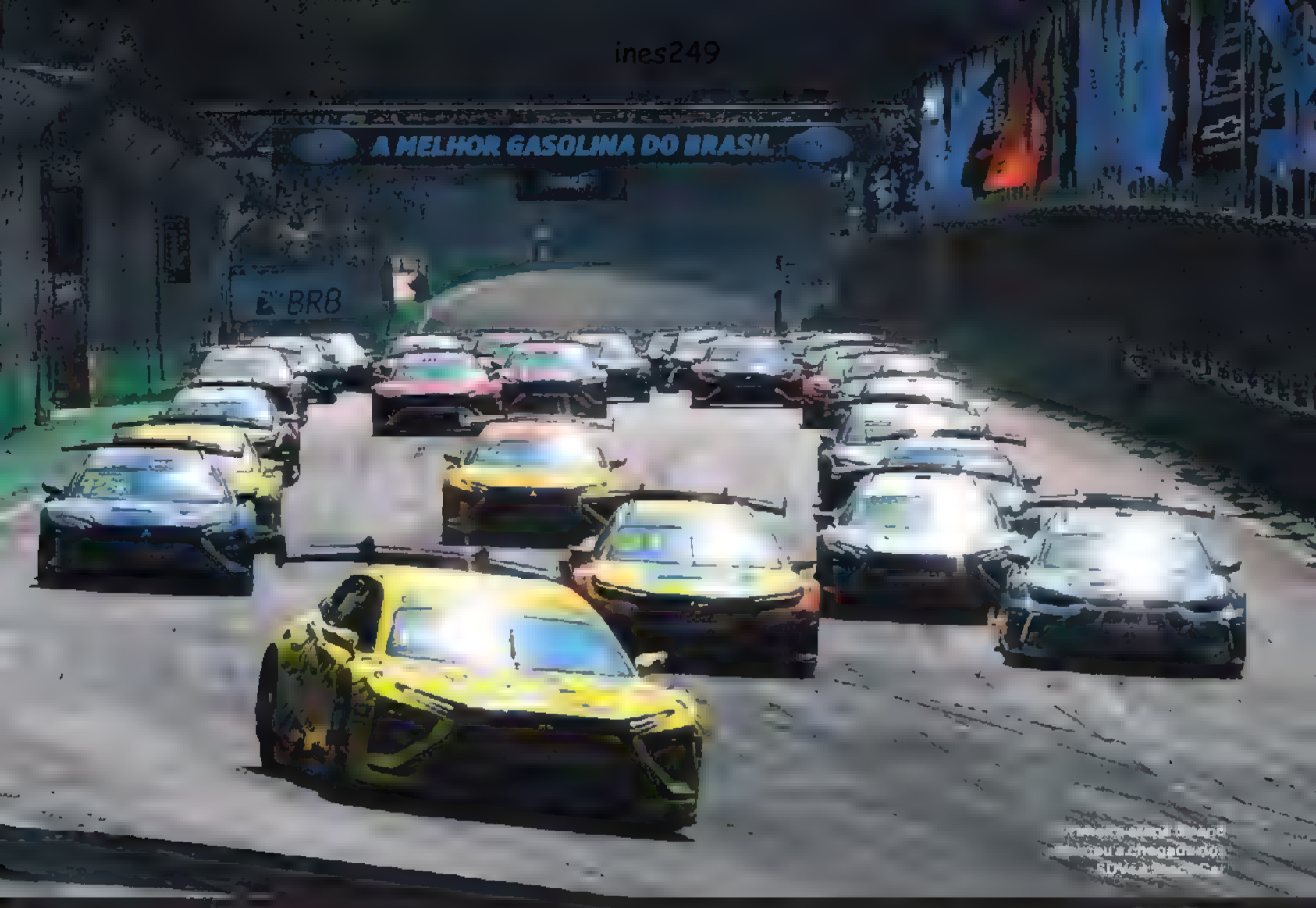
Várias conclusões podem ser tiradas deste final de semana épico e histórico. Todas elas passam por inovação, tecnologia, progresso, mas não há como ignorar o fato de que um chefe de equipe da velha escola, um verdadeiro garagista que esteve em todas as corridas da história da Stock Car dominou completamente o final de semana. Rosinei Campos, líder da Eurofarma RC é um personagem e tanto e conversou com exclusividade com a CAR Magazine: "Vocês sabem, não sou muito de computadores, mal uso o celular e faço a maioria das coisas baseado na intuição, à moda antiga mesmo, e nesse final de semana deu certo, mas há muito trabalho pela frente". Deu muito certo mesmo, líder nos treinos, na classificação e com dobradinha na corrida.

COBRES
COBRES
10
V Power

No pulso da inovação: o aço da ArcelorMittal acelera na nova Stock Car

Stock Interlagos 2025 abre a temporada com velocidade e inovação, marcando a chegada do aço da ArcelorMittal à principal categoria do automobilismo

ines249



O ronco dos motores voltou a ecoar forte em Interlagos no início de maio, mas, desta vez, o som da velocidade veio embalado por um novo marco: a estreia do aço oficial da Stock Car, produzido pela ArcelorMittal. O GP ArcelorMittal abriu a temporada 2025 com um show de engenharia, performance e emoção nas pistas, selando uma parceria que já entrou para a história do automobilismo brasileiro.

Foram três anos de desenvolvimento técnico, testes minuciosos e ajustes de precisão até que o novo chassi da categoria, composto com o aço DP980R, pudesse receber a bandeira verde. A solução, homologada pela AudaceTech com o suporte técnico do pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), trouxe mais segurança para os pilotos, além de tornar os carros mais ágeis e eficientes, com uma redução de aproximadamente 250 kg no seu peso total.

O novo modelo, batizado de SNG01, inaugura a era dos SUVs na Stock Car, aposentando os sedãs que acompanharam a categoria desde 1979. Equipados com carrocerias de Chevrolet Tracker, Toyota Corolla Cross e Mitsubishi Eclipse Cross, os carros da temporada 2025 combinam design imponente com o que há de mais moderno em materiais e desempenho.

A estrutura de segurança, conhecida como safety cage, foi totalmente redesenhada com a aplicação do aço de alta resistência da ArcelorMittal, que supera 980 MPa de resistência mecânica e conta com certificação XCarb™, assegurando menor emissão de CO_2 na produção. "Ter o nosso aço presente nos carros da principal categoria do automobilismo brasileiro é motivo de muito orgulho. Essa entrega representa o que temos de mais avançado em tecnologia e compromisso com a segurança", afirma Jorge Oliveira, presidente da ArcelorMittal Brasil.

Mais do que acelerar nas pistas, o projeto da nova Stock Car foi construído com o DNA de valores comuns entre a categoria e a ArcelorMittal: segurança, tecnologia e sustentabilidade. E é justamente essa tríade que norteou cada decisão técnica ao longo do desenvolvimento do SNG01.

Emoção na largada

Para celebrar esse novo capítulo da categoria, a ArcelorMittal promoveu uma série de ativações especiais durante o fim de semana do GP Interlagos. Uma delas transformou carros de aplicativo em modelos Stock Car, envelopados com a identidade da marca, que levaram fãs ao autódromo em uma experiência exclusiva.

Na chegada, os convidados passaram por um verdadeiro pit stop de emoções. Visitaram os bastidores da corrida, conheceram o espaço do piloto Gabriel Casagrande — patrocinado pela ArcelorMittal — e ainda receberam brindes temáticos. O ponto alto foi a volta rápida no circuito com um piloto profissional, um privilégio reservado a um sortudo participante da ação criada pela DM9.

ines249

O GP ArcelorMittal também foi palco de uma homenagem emocionante aos fotógrafos oficiais da categoria. Em parceria com a Sid Special Paint, 33 destes profissionais receberam capacetes personalizados, inspirados no brilho incandescente do aço. "Essa iniciativa representa muito mais do que uma homenagem. É uma forma de reconhecer quem eterniza a história da Stock Car e de reforçar nosso compromisso com a segurança de todos que estão na pista — dentro ou fora dos carros", destaca Rodrigo Gama, diretor de Pessoas, Bem-Estar, Saúde e Segurança da ArcelorMittal.

O impacto visual da campanha foi tão forte quanto sua mensagem. Cada detalhe do evento reforçava a presença da marca no coração do automobilismo brasileiro, com o aço da ArcelorMittal sendo mais do que um componente técnico: um símbolo de inovação.

Em alusão ao GP ArcelorMittal, o piloto patrocinado Gabriel Casagranda correu com as cores da empresa

O QUE MUDOU NO NOVO STOCK CAR?

- Sedans deram lugar aos SUVs
- [illegible]
- Aço de Alta Resistência DP980R
- [illegible]
- Redução de peso com melhoria da performance

Safety Cage ficou exposta no grid durante a corrida de Interlagos

Bandeirada da etapa foi dada pelo presidente da ArcelorMittal Brasil, Jorge Oliveira

Tecnologia que acelera com responsabilidade

A construção do novo chassi contou com a expertise de pesquisadores da ArcelorMittal no Brasil e na França, com destaque para as unidades de Tubarão, Vega, Maizières-lès-Metz e Montataire. O resultado foi a homologação técnica do DP980R pela AudaceTech e a aprovação do projeto pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT).

Um dos maiores desafios foi o desenvolvimento dos absorvedores de impacto, os chamados bumpers. A equação "segurança versus peso" exigiu soluções sob medida — e mais uma vez, o time multidisciplinar da ArcelorMittal respondeu com excelência.

Com a nova configuração, os carros ganharam em desempenho e sustentabilidade. Os testes indicaram que o modelo pode ser até seis segundos mais rápido por volta, ao mesmo tempo em que consome menos combustível. Tudo isso, sem comprometer o principal valor da empresa: a segurança.

"A escolha do aço DP980R, com sua elevada resistência e potencial para redução de peso, reflete o S-in motion – um conjunto de tecnologias e aços de alta resistência da ArcelorMittal que possibilita veículos mais leves e seguros. Esta parceria demonstra como nossos materiais contribuem para a evolução da segurança e da eficiência automotiva", reforça Alexandre Kalil, vice-presidente Comercial da produtora de aço.

O projeto do novo Stock Car também foi uma oportunidade para integrar áreas distintas dentro da própria ArcelorMittal, desde a engenharia até a sustentabilidade. "É muito especial

Troféu da etapa também foi um oferecimento da ArcelorMittal e trouxe detalhes da Safety Cage

ines249

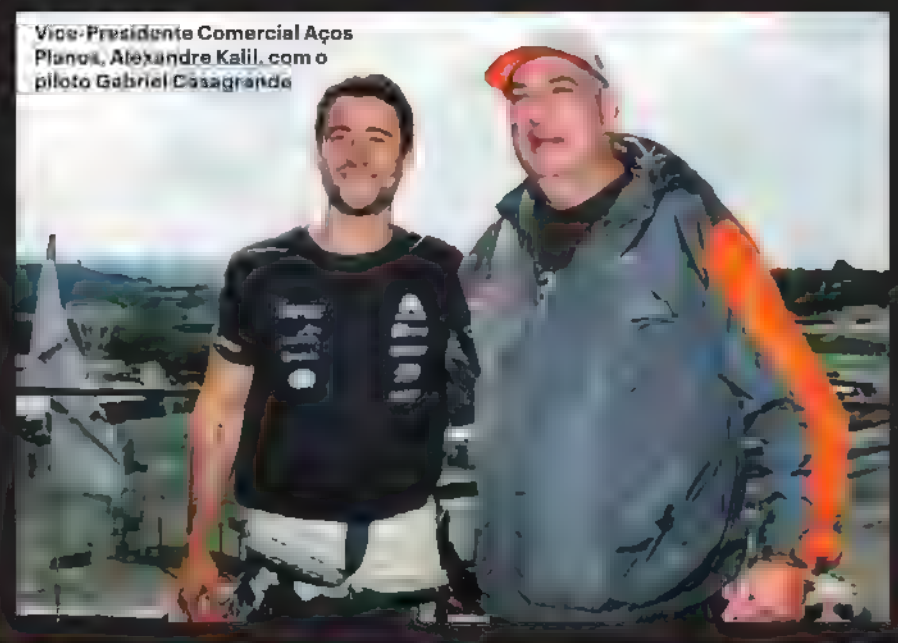
Cerimônia de entrega do Anel do Campeão de 2024 ao piloto Gabriel Casagrande

ver o nosso aço, que nasce do esforço coletivo de tantos profissionais, agora acelerando nas pistas. Isso representa o melhor que podemos oferecer como empresa: soluções reais para os desafios mais exigentes", comenta Jorge Oliveira.

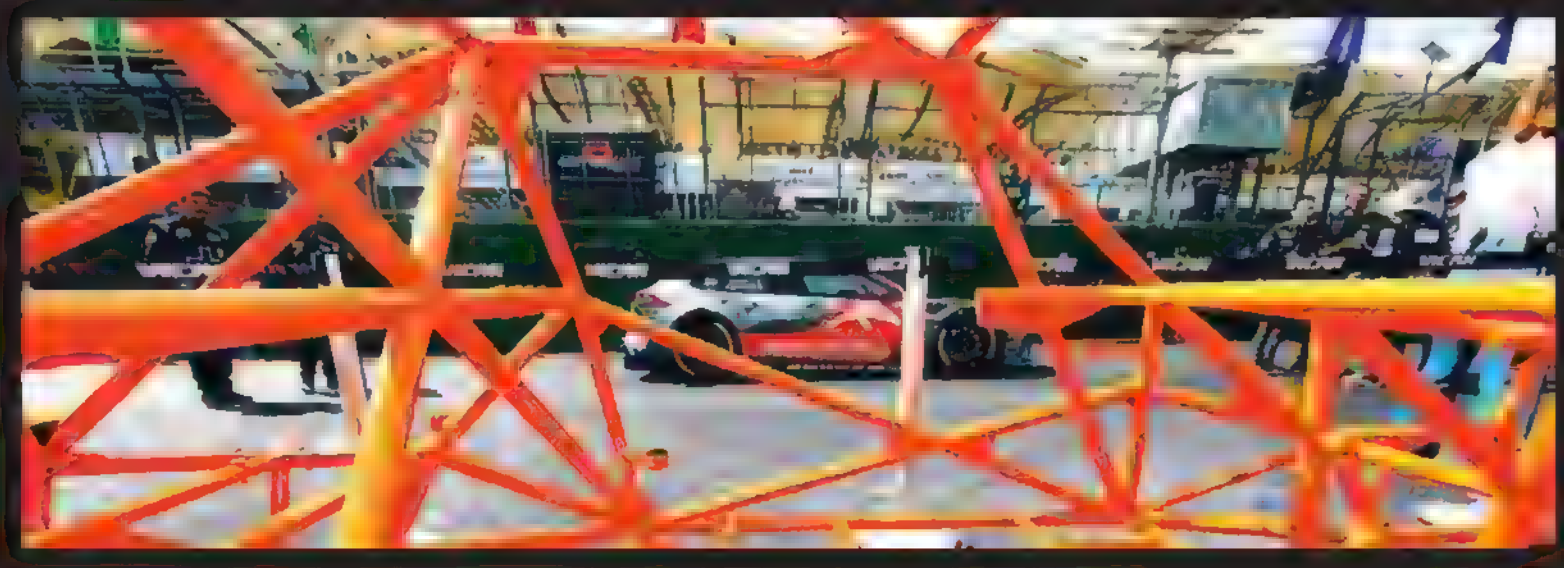
A parceria entre ArcelorMittal e Stock Car começou em 2022 e, desde então, o apoio à categoria tem ido muito além do patrocínio. A empresa é responsável pela produção dos troféus das séries Pro e Stock Series, além de patrocinar o Anel do Campeão, uma joia exclusiva entregue ao vencedor da temporada anterior — em 2024, o homenageado foi o piloto Gabriel Casagrande.

Com o sucesso do GP ArcelorMittal 2025 e a performance promissora do novo carro, a expectativa para a temporada está maior do que nunca. A etapa de Interlagos marcou o início de uma nova fase para a Stock Car, agora equipada com o aço que traduz os avanços mais recentes da engenharia automotiva. Uma estreia que reforçou o papel da ArcelorMittal como parceira estratégica da categoria — não apenas fornecendo materiais, mas impulsionando uma cultura de segurança, sustentabilidade e inovação tecnológica.

Nas curvas de Interlagos, ficou claro que a tecnologia também sabe correr. E com os motores roncando e o aço acelerando, a ArcelorMittal mostrou que, quando o semáforo apaga, está mais do que pronta para liderar a corrida rumo ao futuro.



Vice-Presidente Comercial Aços Planos, Alexandre Kalil, com o piloto Gabriel Casagrande



ines249

CALENDÁRIO 2025 STOCK CAR PRO SERIES

BRB STOCK CAR PRO SERIES 2025

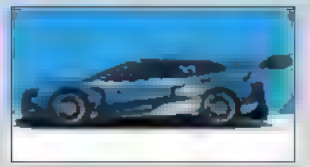
1ª Etapa 4 DE MAIO	INTERLAGOS SÃO PAULO	5ª Etapa 29 DE JUNHO	VELOCITTA SÃO PAULO	9ª Etapa 26 DE OUT.	RIO GRANDE DO SUL RIO GRANDE DO SUL
2ª Etapa 25 DE MAIO	CASCAVEL PARANÁ	6ª Etapa 17 DE AGOSTO	BELO HORIZONTE MINAS GERAIS	10ª Etapa 16 DE NOV.	GOIÂNIA GOIÁS
3ª Etapa 8 DE JUNHO	VELOPARK RIO GRANDE DO SUL	7ª Etapa 7 DE SET.	CASCAVEL PARANÁ	11ª Etapa 30 DE NOV	BRASÍLIA DISTRITO FEDERAL
4ª Etapa 29 DE JUNHO	VELOCITTA SÃO PAULO	8ª Etapa 5 DE OUT	VELOCITTA SÃO PAULO	12ª Etapa 14 DE DEZ.	INTERLAGOS SÃO PAULO

EQUIPES 2025 STOCK CAR PRO SERIES

TMG RACING

A organização sediada em americana (SP) e liderada por Thiago Meneghel defenderá o título de equipes em 2025 tendo como uma das armas a experiência da sua dupla de pilotos

FELIPE MASSA
RAFAEL SUZUKI
CHEVROLET TRACKER



RCM MOTORSPORT

Equipe satélite da campeoníssima Eurofarma RC sediada em Pinhais (PR), a RCM é comandada pelo engenheiro Marcel Campos e manterá uma dupla de pilotos que acelera junta desde 2020

RICARDO ZONTA
BRUNO BAPTISTA
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

A.MATTHEIS VOGEL

A união entre Mauro Vogel, Andreas Mattheis e Gabriel Casagrande teve mais um ano vitorioso com o tricampeonato de pilotos e títulos em três das quatro últimas temporadas

GABRIEL CASAGRANDE
LUCAS FORESTI
CHEVROLET TRACKER

TGR FULL TIME SPORTS

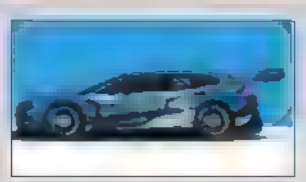
A equipe fundada em 2004 e comandada por Maurício Ferreira conquistou o quarto lugar no campeonato 2024 de equipes. Em 2025, reforça os laços com a Toyota para a nova era da Stock Car Pro Series

PILOTOS A DEFINIR
TOYOTA COROLLA CROSS

EUROFARMA RC

A Eurofarma RC é uma rica página da história da Stock Car. Liderada por Rosinei Campos, único presente em todas as etapas da categoria, a equipe terá uma dupla renovada para o início da 'era SUV'

FELIPE FRAGA
GAETANO DI MAURO
CHEVROLET TRACKER



ines249

CROWN RACING

Com histórico de vitórias e títulos, Willian Lube é o chefe de uma equipe que alcançou grande crescimento em 2024, com quatro vitórias. Agora, busca retomar o topo da Stock Car

ARTHUR LEIST
JULIO CAMPOS
TOYOTA COROLLA CROSS

BLAU MOTORSPORT

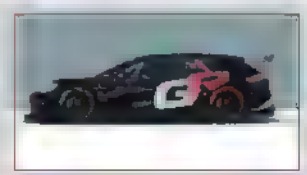
De casa nova, a Blau mudou-se para a estrutura da Pole Motorsport, fundada em 2021 por Joselmo Barcik, o 'Polenta'. É um dos times que mais evoluiu na Stock Car nas últimas temporadas

ALLAM KHODAIR
DANIEL SERRA
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

IPIRANGA RACING

Uma das mais fortes equipes do grid da Stock Car Pro Series aposta na continuidade da sua experiente dupla de pilotos, agora sob o comando do engenheiro Guilherme Gonçalves, o 'Guiga', enquanto Andreas Mattheis seguirá nos bastidores e no Conselho do time de Petrópolis (RJ)

THIAGO CAMILO
CESAR RAMOS
TOYOTA COROLLA CROSS



CAVALEIRO SPORTS

Chefiada por Beto Cavaleiro, a equipe baseada em Guarulhos (SP) conquistou suas primeiras vitórias na Stock Car com Gaetano Di Mauro, e ficou em nono lugar na classificação de equipes na temporada 2024

RICARDO MAURÍCIO
GUILHERME SALAS
CHEVROLET TRACKER

FULL TIME CAVALEIRO

A sinergia entre Maurício Ferreira e Beto Cavaleiro, iniciada no começo da década passada, tem um novo capítulo na união entre Full Time e Cavaleiro Sports, que atuarão em sociedade em 2025

PILOTOS A DEFINIR

TOYOTA COROLLA CROSS

CAR RACING STERLING

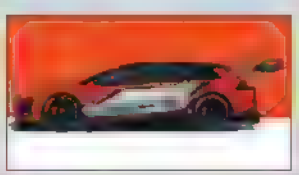
Oriunda da mesma operação da CAR Racing KTF, terá Leandro Reis como novo CEO da equipe sediada em Cotia (SP)

RAFA REIS
ZEZINHO MUGGIATI
TOYOTA COROLLA CROSS

CAR RACING KTF

Resultado da fusão da KTF Sports com a CAR Racing Team de grande e vitoriosa atuação no kartismo e recentemente na Turismo Nacional

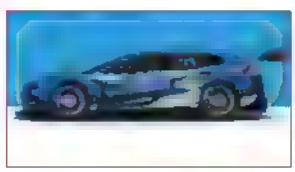
FELIPE BAPTISTA
A DEFINIR
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS



SCUDERIA BANDEIRAS

Uma nova equipe nascida com investimento de R$ 10 milhões, estrutura robusta e capitaneada pelo piloto Átila Abreu com sede em Votorantim (SP). Destaque também para Christian Fittipaldi, nomeado como novo chefe de equipe

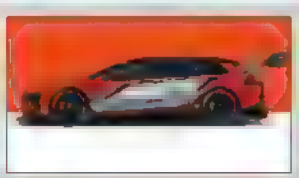
ÁTILA ABREU
ENZO ELIAS
CHEVROLET TRACKER



SCUDERIA BANDEIRAS II

A extensão da nova Scuderia Bandeiras é o resultado da aquisição da 'franquia' da WOKIN Garra Racing, equipe gaúcha que acelerou na Stock Car na temporada passada. Desta forma, o time baseado em Votorantim terá quatro carros no grid da Pro Series em 2025

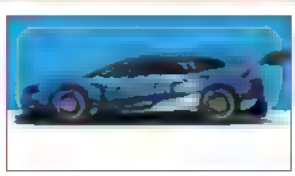
NELSON PIQUET JR.
VICENTE ORIGE
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS



SCUDERIA CHIARELLI

A equipe paulistana dirigida por Carlos Chiarelli, recebeu Cacá Bueno como sócio e piloto, tendo o pentacampeão adquirido dois Chevrolet Tracker. Carlão Chiarelli cuidará da engenharia, enquanto o maior campeão em atividade na Stock Car ficará com a gestão de marketing do time

CACÁ BUENO
LUCAS KOHL
CHEVROLET TRACKER



ines249

A CATEDRAL DO SANTO STROLL

A Aston Martin se prepara para conquistar a nova era da F1. Venha conosco visitar a estrutura de R$ 1,5 bilhão que eles chamam de casa

Por Ben Miller **Edição** Alan Magalhães **Fotos** Olgun Kordal & AMF1

ines249

ines249

Bem-vindos ao mais recente dos três elegantes edifícios que compõem o campus da equipe Aston Martin de Fórmula 1. O chamado Prédio 3 é mais discreto que os outros dois, mais afastado de olhares xeretas e tem menos janelas. É claro que quando se gasta centenas de milhões, buscando décimos de segundo e lançando as bases para uma dinastia repleta de troféus, não há tempo para ficar sentado pensando em nomes fofos para os prédios.

Nas profundezas do Edifício 3 o ambiente é mais espacial do que apenas mais uma instalação de F1 nos arredores do autódromo de Silverstone. Na penumbra, quando você caminha até aqui diretamente das baias de construção iluminadas como o dia, fileiras de máquinas caras zumbem enquanto trabalham. Elas estão imprimindo peças de resina para modelos para túnel de vento em escala 60%. Como o processo se parece com a construção de um arranha-céu em tamanho real com Lego, uma camada minúscula de cada vez, ele não é rápido. O visor em uma delas indica que estará pronto em algum momento amanhã. Outras, com suas janelas piscando em verde, imprimem peças elaboradas em alumínio e titânio. A AMF1 é mais do que uma cliente para essas máquinas. Sua fome competitiva a coloca na vanguarda da tecnologia – junto com a NASA. Afinal, por que queimar combustível levando um conjunto de chaves inglesas para o espaço, quando você pode imprimir a que precisa lá em cima?

Também no Prédio 3, o novo túnel de vento acaba de passar pelas verificações finais. Anteriormente a equipe usava o túnel da Mercedes-AMG quando estava ocioso (ou seja, à noite e nos fins de semana). Em outro lugar no campus, o maior designer de carros que o esporte já viu, Adrian Newey, trabalha na prancheta mais famosa do mundo. Após 18 anos de sucesso estrondoso na Red Bull, ele começou na Aston Martin em março. Seu escritório – um farol de experiência e criatividade em um mar de monitores CAD e sobrancelhas franzidas – parece tanto uma vitrine para essa contratação tão especial quanto um local de trabalho.

Ao lado, no Prédio 2, há outro equipamento de última geração, o novo simulador de pilotagem em circuito da AMF1 (junto a um simulador sem piloto, que também é uma realidade). Servidores inéditos funcionam a pleno, enquanto os engenheiros da Aston Martin colaboram com os da Honda Motor Company e da HRC, do outro lado do mundo. A empresa japonesa, criadora de alguns dos motores mais refinados e potentes que o esporte já viu, será a parceira de conjunto motriz da AMF1 para a nova era de regulamentação do esporte que chega em 2026. Do lado de fora, em meio a belas plantas e gramados que balançam ao vento forte da primavera, há um heliporto que uma vez por semana recebe o homem que pilota toda esta revolução. Bem-vindo à Equipe Aston Martin de Fórmula 1, à catedral construída por Lawrence Stroll.

Organizações costumam falar sobre ser mais do que a soma de suas partes. A partir de agora, se esta equipe fosse a soma de suas partes, venceria todas as corridas que participar Suas instalações são, por serem as mais novas, indiscutivelmente as melhores do esporte motorizado. Suas contratações recentes formam um supergrupo de F1, desde o já mencionado Newey, passando pelo ex-técnico de aerodinâmica da Ferrari, Enrico Cardile, até o ex-guru do trem de força da Mercedes-AMG, Andy Cowell, que ingressou como CEO do grupo e foi recentemente nomeado também ▸

O maior designer de carros que o esporte já viu trabalha na mais famosa prancheta do mundo

ines249

ines249

Não se trata exatamente de 2025, apesar da Aston nunca parar de trabalhar em melhorias e efetividade

ines249

Em meio a uma bela plantação há um heliporto que uma vez por semana recebe o homem que impulsiona essa revolução

diretor da equipe. Sua patrocinadora principal, a Aramco, empresa estatal majoritária de gás e petróleo da Arábia Saudita, tem um bolso profundo. E na área motriz, a Honda substituirá a atual fornecedora Mercedes-AMG em 2026. Os motores Honda venceram os últimos quatro campeonatos de pilotos e dois dos últimos três títulos de construtores.

Este time, que começou como a acanhada Jordan Grand Prix há mais de 35 anos, está pronto para dominar um esporte transformado a ponto de se tornar irreconhecível – uma categoria que passou de brinquedo pessoal de Ecclestone a conquistadora da Netflix, sequestrando a agenda de notícias globais no dia do prazo de transferências da Premier League (Lewis Hamilton para a Ferrari!) e enriquecendo os times que a disputam. Se a AMF1 conseguir se tornar vencedora em série, será resultado de uma aquisição de excelência tão perspicaz e intransigente, que faria Pep Guardiola corar. E se isso acontecer, será porque Andy Cowell e o restante da equipe principal conseguiram transformar esse motor de mil pessoas e muito talento bruto em uma máquina vencedora.

"Não se pode apontar um único aspecto do que estamos fazendo aqui como fundamental, e esse é o ponto principal", disse Cowell à CAR Magazine. "É a união de todas essas coisas, e isso vem da visão do Lawrence para a equipe"

O empresário bilionário Lawrence Stroll liderou um consórcio que comprou os ativos da Force India em 2018, renomeando a equipe primeiro como Racing Point e depois como Aston Martin, quando outro consórcio liderado por Stroll adquiriu participação majoritária na montadora em 2020

Ele chegou e disse: "Quero que esta equipe vença, quero chegar na frente". Ele reservou um tempo para conversar com as pessoas e entender o que era necessário, daí o túnel de vento, o simulador de pilotagem e uma fábrica significativamente maior. Status de equipe de fábrica, parceria com a Honda e o desenvolvimento da nossa própria transmissão [caixas de câmbio de F1 são fundamentais tanto para a aerodinâmica do carro quanto para o layout da suspensão traseira. Projetar a sua própria é visto como essencial para uma equipe de fábrica com aspirações ao título] Reunir um grupo maior de pessoas enquanto fazemos a transição de equipe cliente sobrevivente para uma entidade de fábrica, na qual criamos tudo nós mesmos; está tudo aqui. Agora é só juntar as peças de forma eficiente e eficaz.

Cowell fazia parte da Mercedes enquanto ela se preparava para dominar a primeira era V6 híbrida da F1, que começou em 2014. Fazer parte desta equipe agora se parece com fazer parte da Mercedes-AMG naquela época? Existe alguma familiaridade com essa calmaria antes da tempestade de champanhe e vitórias no campeonato?

"Tudo se resume à forma como olhamos. Na Mercedes nossa abordagem era: o melhor ou nada", diz ele. "Levou alguns anos para ser incorporada, mas era possível perceber que em meados de 2013 [quando Cowell era diretor administrativo da Mercedes-AMG High Performance Powertrains], a Mercedes era capaz de vencer corridas A nova unidade de potência [em 2014] representou um avanço, assim como as mudanças aerodinâmicas que a acompanhavam. Depois, havia a determinação de permanecer ali — mesmo estando na frente, queríamos continuar vencendo.

'Aqui, o trabalho é incutir o mesmo foco. Se nossa melhoria de desempenho ao longo do tempo for maior que a de nossos concorrentes, nós os ultrapassaremos. E se conseguirmos manter nosso gradiente de melhora ao longo do tempo maior que o dos nossos concorrentes, ficaremos à frente deles. Para cada departamento, seja comunicação, RH, dinâmica de veículos ou aerodinâmica, o importante é uma abordagem obsessiva à melhoria e rapidez com que conseguimos passar da situação atual para o que definimos como um ótimo lugar para se estar, de forma controlada.

Vencer não é algo que esta equipe, em suas diversas formas, tenha feito muito. Como Aston, conquistou pódios, mas continua sem uma vitória sequer, muito menos um título. Seus períodos de ▸

COMO NÃO GASTAR SEU DINHEIRO: TOYOTA NA F1

O esporte, felizmente, envolve mais do que apenas investimento financeiro – basta perguntar à Toyota. A gigante japonesa chegou à F1 em 2002, permaneceu na categoria por oito temporadas e não conseguiu vencer uma única corrida, muito menos um título. O retorno sobre seu investimento monumental foi de três poles e alguns pódios.

Então, o que deu errado – e como a ambiciosa Aston está evitando as armadilhas que pegaram a Toyota? Para começar, o alvo que Cowell e sua equipe está mirando é relativamente estático. Os novos regulamentos de 2026 ainda estão sendo ajustados e todas as equipes estão no mesmo barco. A Toyota teve um início hesitante ao desenvolver inicialmente um motor V12 que as regras então proibiram, exigindo que a equipe criasse às pressas um novo V10. Também subestimaram a mão de obra necessária, fez algumas contratações estranhas inicialmente (muitas eram vencedoras em outras disciplinas, mas tinham pouca ou nenhuma experiência na F1), insistiu em basear a equipe em Colônia na Alemanha, ao invés da Inglaterra (tornando as contratações mais difíceis), rapidamente adquiriu o hábito corrosivo de culpar seus pilotos pela falta de desempenho e sobrecarregou a equipe com uma abordagem corporativa pesada que a atolou em burocracia e a tornou lenta nos processos e respostas.

Muitos dos executivos seniores da Aston Martin estavam no esporte quando a Toyota naufragou, sob o olhar atento de empresas como Red Bull e Mercedes. A abordagem da Aston Martin – implacavelmente lógica, construída com base em pessoas experientes e próxima de Silverstone – não poderia ser mais diferente.

ines249

maior sucesso foram, sem dúvida, como Racing Point, quando Sergio Perez venceu o Grande Prêmio do Sakhir de 2020, e como Jordan, quando o falecido Eddie Jordan supervisionou flertes irregulares com a liderança – e até mesmo de busca por títulos".

Para aqueles que se lembram do nome Jordan no letreiro acima da porta (sem mencionar Force India, Spyker e os demais), a era Stroll parece um sonho muito agradável do qual eles realmente prefeririam não acordar

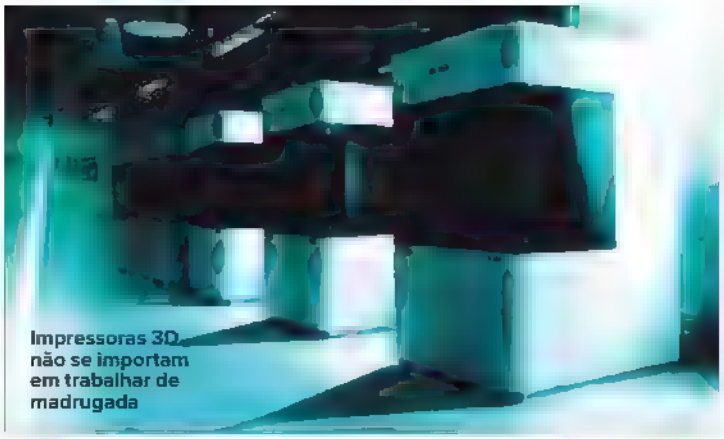
"Os velhos tempos eram muito divertidos, sem dúvida", diz Mark Gray, chefe de construção e montagem de carros "Havia menos corridas na temporada, mas na verdade, passávamos mais tempo fora. Passei 18 anos na pista, tendo entrado em 2003, mas o que está acontecendo agora é realmente emocionante Tecnicamente, os carros de hoje são incríveis e o investimento do Lawrence parece diferente Proprietários anteriores tinham ambições semelhantes, mas não eram realistas. A abordagem de Lawrence tem sido: "O que você precisa?" Para nós, isso exigiu uma mudança de mentalidade, pois ninguém nunca nos fez esta pergunta, já que não havia dinheiro. De repente é como· "Certo, o que precisamos?" E o que você vê aqui é o resultado disso: a autoclave e a fresagem CNC de cinco eixos grandes o suficiente para acomodar um chassi completo [antes do investimento de R$ 9 milhões na máquina CNC do tamanho de um banheiro, a equipe teve que terceirizar o trabalho] e o túnel de vento. E ele se importa. "Ele está aqui toda semana e odeia quando não nos saímos bem. Mas ele também é realista, sabe que o sucesso não vem da noite para o dia".

A antiga sede da equipe desapareceu, sua estrutura está enterrada sob o Prédio 2. E com seu fim, surgiu a oportunidade de criar a uma instalação perfeita, do zero. Anteriormente, a equipe operava em um semicaos altamente funcional, com o departamento de usinagem sendo o centro barulhento e bagunçado, em torno do qual o restante da operação cresceu de forma improvisada. A equipe também contava com inúmeros prédios de armazenamento e oficinas espalhadas por vários lugares, sem mencionar a dependência de terceiros para equipamentos e técnicas que não podia pagar

Impressionante à primeira vista, o novo campus transmite a confiança serena de algo de alto desempenho construído para esse fim, um espaço Aston Martin. Do lado de fora, a marca monolítica – dividida diagonalmente em luz e sombra pela sombra do prédio – é ousada e bela. O estacionamento VIP está repleto de DB12, os visitantes passam por um DBX em exposição atrás da recepção e o desinfetante para as mãos tem um cheiro delicioso.

Com liberdade para circular (se fotografarmos algo sensível, mil pessoas ficarão chateadas), você se impressiona com a luz, o espaço e a ausência daquele aroma de óleo de máquina, sinônimo da fabricação automotiva tradicional. Uma avenida térrea – The Street – percorre toda a extensão do Prédio 1, enquanto passarelas conectam os três edifícios.

O chefe de operações Ben Fitzgerald faz tudo isso funcionar



Impressoras 3D não se importam em trabalhar de madrugada

O estacionamento VIP está cheio de DB12, os visitantes passam por um DBX atrás da recepção e o desinfetante para as mãos tem um cheiro delicioso

A direção da sua viagem a partir da recepção reflete o processo de criação de um carro: compósitos, usinagem, estoque e no fim, as baias de montagem. Além disso, há a melhor academia que você já viu, e claro, o Prédio 3. No primeiro andar, você encontrará escritórios, o maior dos quais é ocupado pela equipe de design, uma cafeteria e o controle de missão (visitamos antes da primeira corrida da temporada e eles já operavam no fuso horário australiano). Do lado de fora, impressiona a beleza do cenário – com 72.000 metros quadrados de campo, 10.000 metros de gramado e mais de 1 500 árvores.

Tudo muito agradável de se olhar, assim como quase tudo que está lá dentro. Na montagem, uma pinça de freio dianteiro Brembo me paralisa. Ela está sendo sangrada na bancada; um processo complicado e de várias etapas, devido às complexidades de suas passagens internas. Uma vez concluído, ela é embalada pronta para uso já pressurizada, economizando um tempo precioso para os mecânicos na pista. Usinada a partir de um tarugo de titânio (pela Brembo, não pela Aston Martin), sua beleza está tanto nos espaços vazios, quanto no metal que está lá. Coberta por saídas de ar para resfriamento, aletas, lâminas e pontas, quase não há superfície plana nela. E apesar de ser capaz de suportar temperaturas acima de 1000 °C e forças inimagináveis, ela pesa apenas 2,5 kg.

As baias de montagem estão vazias, e os carros que nelas tomaram forma já estavam em Melbourne para a primeira corrida da temporada. Os resultados foram variados. Fernando Alonso e Lance Stroll se classificaram em 12º e 13º. A corrida, afetada pela chuva, foi de cortar a respiração. É o tipo de condição em que você apostaria que o experiente espanhol se sairia bem, mas ele acabou batendo o carro em um dos muros de Albert Park, devastados por acidentes, e foi Stroll quem manteve a calma para conquistar um belo sexto lugar. Decepcionante, talvez, dado o nível que a equipe almeja, mas Cowell rapidamente descarta qualquer sugestão de que a dupla de pilotos da equipe seja uma fraqueza (ambos os pilotos têm contrato até o final da temporada de 2026).

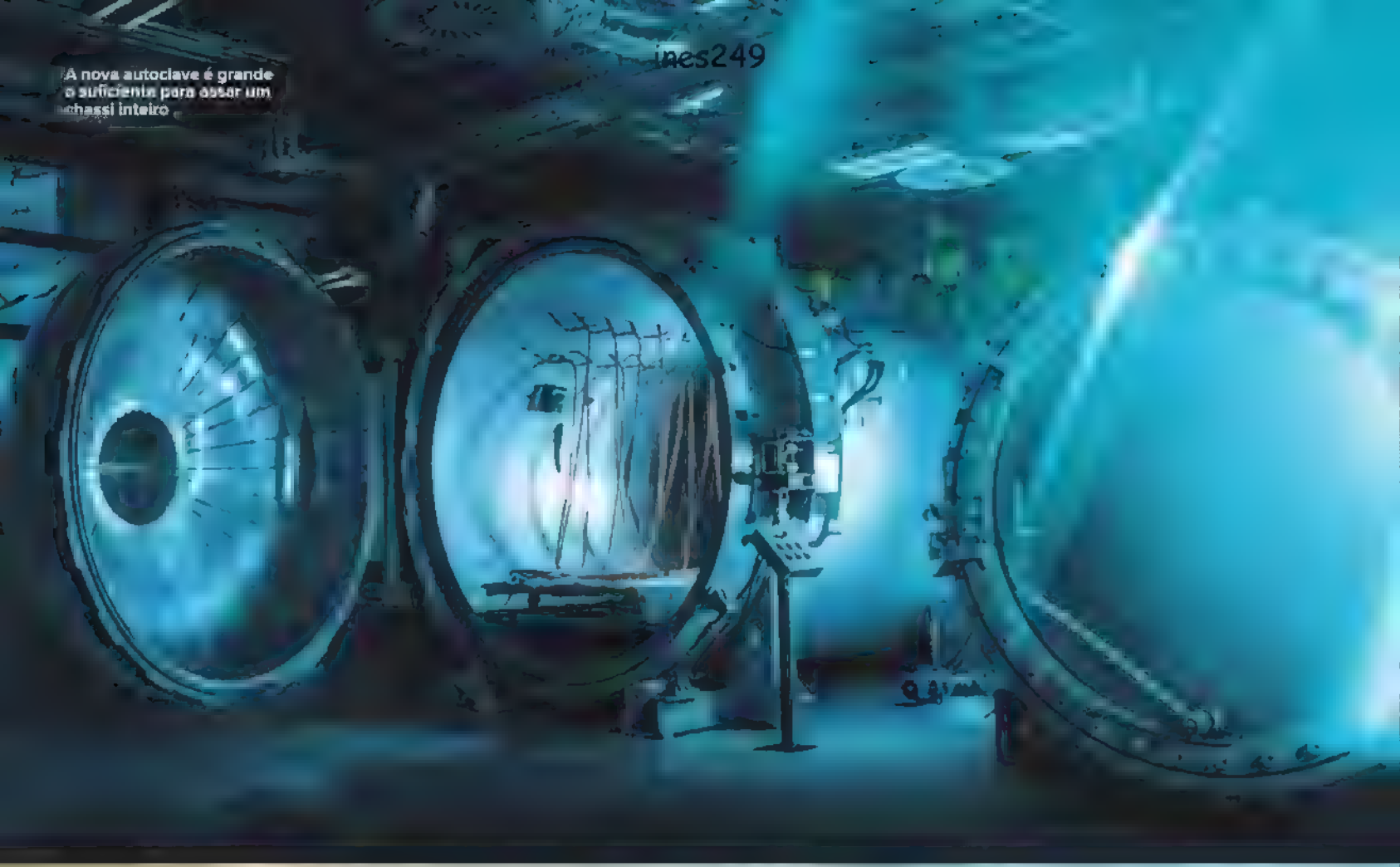
Poderá a Aston Martin ganhar os dois títulos – pilotos e construtores – com Alonso e Stroll? "Sim", responde Andy Cowell, sem hesitar. "O desafio é tornar o carro mais rápido. Quando você olha para o tempo de volta que precisamos para vencer corridas, o que importa é o desempenho do carro, não do piloto". ▸

ines249

O túnel de vento que ajudou a seduzir Adrian Newey

ines249

A nova autoclave é grande o suficiente para assar um chassi inteiro



ines249

Braços de medição estão por toda parte para facilitar o controle de qualidade

Cowell também se sente encorajado pela trajetória. "No ano passado vencemos o 'campeonato de quantidade de melhorias', mas a qualidade dessas melhorias não foi suficiente", explica. "A geração de ideias e a validação delas dentro da fábrica não foram robustas o suficiente. Você acaba com tanta informação que pode facilmente se perder. Trabalhamos para simplificar isso; para chegarmos aos elementos essenciais que tornam um carro de corrida mais rápido. Dessa forma, podemos ter certeza de que temos uma atualização valiosa antes de apertarmos o botão, liberando os dados para a fabricação e aterrissando com robustez na pista. Foi com isso que eu diria que lutamos no ano passado".

Embora o foco do parceiro técnico Newey esteja firmemente nas novas regulamentações que estreiam em 2026, Cowell está confiante de que ele ajudará a transformar a velocidade teórica em tempos de volta reais

"O Adrian entende o carro como um todo e sabe traduzir as informações trazidas pelos pilotos", continua Cowell. "Acredito que ele agregará grande valor ao aplicar essas informações no processo construtivo dentro da fábrica. Meu papel é unir as pontas que possibilitem seu trabalho como ele deseja. Sua experiência é incrível em diversos regulamentos e sua competitividade é tremenda – inabalável, eu diria. Acabei de almoçar com ele e trata-se de um homem muito simpático e acolhedor. Conversamos sobre algumas coisas e posso afirmar. Ele está elevando o nível, estabelecendo um novo patamar de expectativa. Não há ambiguidade nisso e é maravilhoso vivenciar isso"

Uma grande parte do motivo do Newey adotar o verde da Aston Martin é o túnel de vento da equipe — apenas um aspecto dessa rápida expansão cuidadosamente coreografada, supervisionada pelo diretor de operações Ben Fitzgerald.

"Ele viu o túnel antes de ser concluído e acredito que isso foi fundamental para sua decisão", diz Fitzgerald. "Lawrence me apresentou como o rei das melhorias, embora deva ser mesmo o rei operacional, é claro. Minha missão é implementar as melhorias no carro o mais rápido possível"

Ben ingressou na AMF1 em janeiro de 2023. Acomodar eficientemente sua força de trabalho, juntamente com a facilitação da mudança de uma organização baseada em compras para uma que agora fabrica 70% de seus carros (de 40%, um salto de cerca de 80.000 peças fabricadas por ano para cerca de 250.000, reduzindo os gastos externos em 30%) é a responsabilidade de Ben – e ele adora isso "Somos uma das equipes operacionalmente mais eficazes do grid – embora isso ainda não esteja se traduzindo em desempenho – e muito disso se deve a este campus", explica Fitzgerald. "O primeiro destes prédios foi inaugurado em maio de 2023 e produzimos nossas primeiras peças em 24 horas. Mas o planejamento começou quatro anos antes disso, em meados de 2019. Foi quando realmente estabelecemos como seria o futuro desta equipe e o papel que este prédio desempenharia no futuro".

No total, a AMF1 conta atualmente com cerca de 400.000 metros quadrados, contra os 50.000 metros quadrados anteriores. E mesmo com cerca do equivalente a R$ 1,5 bilhão em investimentos até o momento, ela ainda não está pronta. "Estamos dando grandes passos à frente como equipe, mas basta considerar o que mais está acontecendo – novas parcerias, outro regulamento totalmente novo, mais produção interna, menos terceirização", continua Fitzgerald. "Já fabricamos 70% do carro, mas ainda há uma boa quantia para investir".

O Ben tem muito do que se orgulhar, desde os dados ricos que fluem do simulador e do túnel de vento, até a classificação energética A+ do prédio e as colmeias nos jardins que o cercam. Mas é o que este lugar diz sobre a AMF1 que o deixa mais feliz. "Esta é a casa da equipe. Quando pensamos no passado, isso não estava tão claro Esta é a nossa casa, e a presença da marca quando você chega a este prédio é fantástica. É uma declaração enfática de intenções". **car**

ypto.com
cr
ORACLE
Mobil

CHEGA A HORA DE PIASTRI, APESAR DE VERSTAPPEN NO RETROVISOR

DEPOIS DE VENCER TRÊS PROVAS SEGUIDAS, IGUALANDO MARCAS DE AYRTON SENNA E MIKA HÄKKINEN NA MCLAREN, AUSTRALIANO DESPONTA COMO FAVORITO AO TÍTULO DE 2025

POR: RODRIGO FRANÇA E LUCA COSER BASSANI EDIÇÃO MARIA CLARA CASTRO
FOTOS: ALEX FARIAS E BETO ISSA

Piastri dominou desde a largada o GP do Bahrein

Um jovem talento vence três corridas seguidas pela primeira vez na McLaren· a última vez que isso aconteceu foi com Mika Hakkinen em 1997 e início de 1998, e ele se tornaria campeão mundial naquele ano O mesmo ocorreu com Ayrton Senna em 1988 – vencendo três seguidas no mesmo ano e também conquistando seu primeiro título. Com a vitória em Miami, Oscar Piastri se juntou a este clube. Será que ele também mantém a escrita e será campeão em 2025?

Ainda é muito cedo no campeonato para cravar isso, ainda mais em um Mundial que tem mais 18 provas pela frente. Apesar do domínio da McLaren, Max Verstappen mostra seu enorme talento fazendo poles e vencendo corrida com uma Red Bull nem sempre competitiva, mas que deve ter significativas melhoras com *upgrades* previstos a partir de Ímola.

A própria disputa interna de Piastri com Lando Norris está longe de ser descartada – tanto que o britânico começou o ano mais forte, andando na frente de seu companheiro de equipe na Austrália, em Suzuka e na *Sprint* de Miami. Mas o momento psicológico nesta primeira parte do campeonato é de Piastri, e a maneira como ele e Norris enfrentam Verstappen na pista está fazendo diferença.

No Bahrein, a Race 1 perguntou ao australiano qual cenário ele escolheria para buscar seu primeiro título mundial· enfrentando apenas o seu próprio

PIASTRI ENGATOU SEQUÊNCIA DE VITÓRIAS NO CAMPEONATO A PARTIR DO BAHREIN

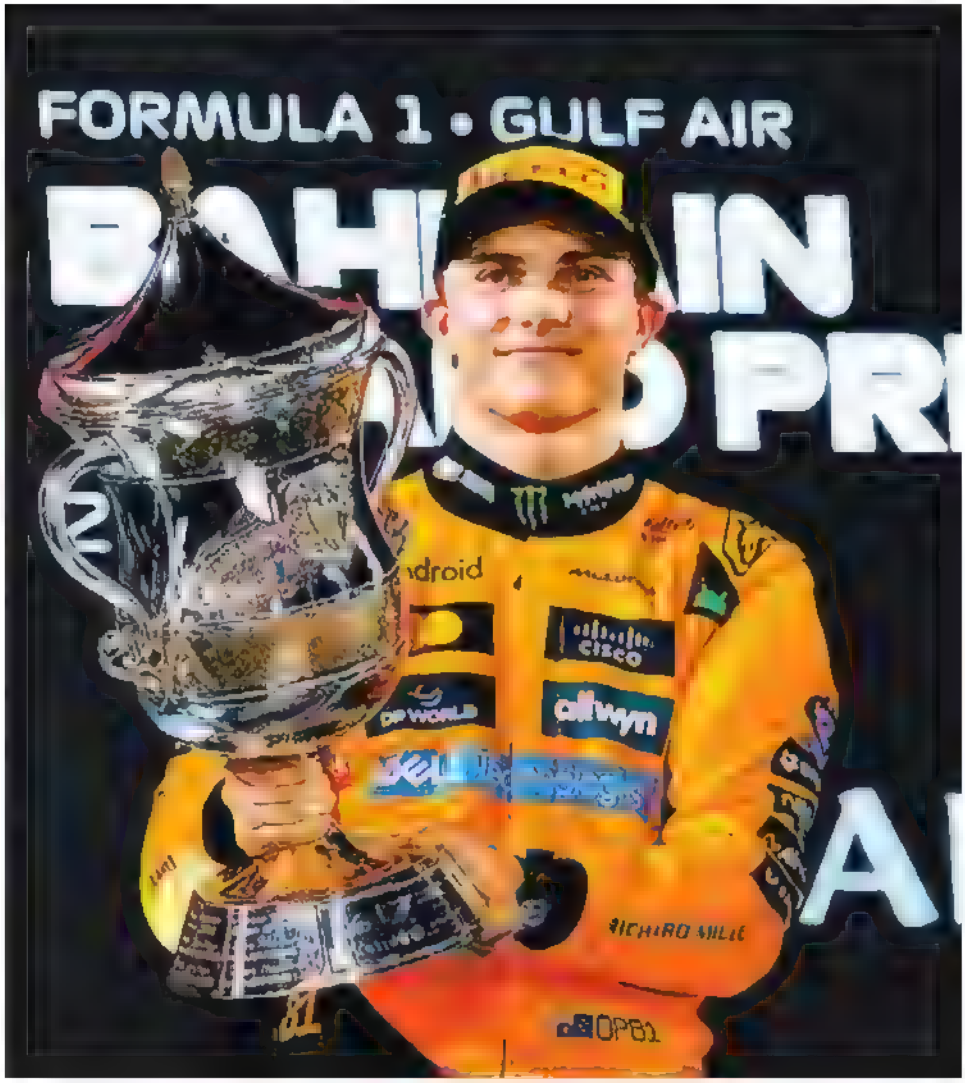
companheiro de equipe ou tendo outros pilotos ajudando a "roubar" pontos de Norris. "Se eu for campeão mundial em ambos os cenários, então não me importo", disse, com o humor peculiar de um piloto que mostra frieza nas pistas e aos poucos carisma fora delas.

Bortoleto sofreu com o ritmo da Sauber em Sakhir

"Como equipe, queremos ter a luta apenas entre o Lando e eu. Esse é o cenário dos sonhos. Talvez para o Andrea Stella e o Zak Brawn seja um pouco estressante, mas, no fim das contas, você quer seus dois carros em primeiro e segundo, e não ter que se preocupar com os outros. Para mim, essa também seria uma boa posição Se houver outras equipes envolvidas, não é ruim. Para o esporte, obviamente queremos vê-lo competitivo entre várias equipes, e estamos cada vez mais perto disso. Mas só precisar se preocupar com seu companheiro de equipe é um cenário um pouco mais fácil do que ter que se preocupar com três ou quatro outras equipes", diz Piastri.

Apesar da resposta "política", o fator de um "intruso" na briga está jogando a favor do australiano. Em duas de suas vitórias, o grande fator decisivo foi a maneira como conseguiu enfrentar de igual para igual Verstappen. A ultrapassagem sobre o holandês para assumir a ponta do GP de Miami foi ousada e, ao mesmo tempo, calculista, induzindo Max ao erro. Como perdeu relativamente pouco tempo atrás da Red Bull, conseguiu abrir vantagem sobre Norris e vencer a corrida onde a McLaren era bem superior aos outros times.

O mesmo aconteceu em Jeddah. Piastri largou em segundo e, com melhor posicionamento na curva 1, manteve sua



Australiano celebrou segunda vitória na temporada

trajetória e não aliviou para Verstappen, que teve como única opção seguir para fora do traçado. Como Max não devolveu a posição, foi punido em cinco segundos, e o australiano seguiu para a vitória.

É interessante notar que Piastri utiliza a mesma "arma" de Verstappen contra o holandês, enquanto Norris ainda mostra dificuldades de conseguir o mesmo efeito Em Miami, foram várias tentativas de ultrapassagem do inglês até que ela finalmente se concretizou, mas aí o australiano já havia aberto uma vantagem de mais de seis segundos sobre seu companheiro de equipe.

Após a corrida, o inglês reclamou da atitude de Verstappen – o jogo pesado, porém, sempre fez parte do repertório de grandes campeões mundiais Não por acaso, muitos dos embates entre o holandês e Lewis Hamilton, quando a Mercedes era o carro dominante, acabaram em acidentes.

O desempenho em classificações, que era o forte de Norris contra Piastri até o ano passado, também tem sido um problema para o britânico. No Bahrein e em Jeddah, um erro na volta mais rápida no Q3 lhe custou valiosos décimos de segundo e, com isso, uma chance de já sair na frente de seu companheiro de equipe. >

Verstappen não foi além do sexto lugar em Sakhir

ines249

Jeddah é um desafio veloz para os pilotos da F1

Qiddiya

Leclerc garantiu pódio com a Ferrari

Verstappen faturou segunda pole do ano

Verstappen bateu com Piastri em Jeddah na largada

Em Miami, a reação veio em ótimo momento, mas a chance de vitória também ficou menor após o incidente com Verstappen na largada, fazendo com que Norris perdesse muitas posições e tivesse que perder tempo nas primeiras voltas retomando estas colocações.

Este fator também tem sido importante para analisamos o Mundial de 2025: com a eficiência dos últimos anos no controle de gastos com o teto orçamentário e regulamento estável, as dez equipes do grid conseguem se posicionar na maioria das vezes dentro do mesmo segundo em uma volta de classificação.

Com isso, times como a Mercedes podem surpreender Verstappen e a McLaren – como aconteceu na classificação da *Sprint* em Miami, com a pole de Kimi Antonelli, o mais jovem piloto da história da F1 a sair na frente de um grid de largada em qualquer formato de corrida, com apenas 18 anos.

Russell também tem sido o mais consistente *outsider* do campeonato, tendo conquistado quatro pódios em seis corridas até Miami. Com carros tão próximos e com o melhor nível técnico dos últimos anos em termos de talento no grid (já que as equipes agora não dependem de pilotos pagantes), o que se vê são provas onde o talento de um piloto pode fazer diferença.

"Esse é provavelmente o grid mais completo que já vimos na F1. Todos que estão aqui estão por mérito. O esporte está em sua melhor fase, então não precisamos daquele recurso externo que alguns pilotos trouxeram no passado. E acho que agora é dever do esporte e da FIA ajudar nas categorias de base porque é extraordinariamente caro no kart e na F4. Precisamos garantir que o talento apareça nessa idade jovem e não sejam apenas aqueles que têm os recursos necessários dos sete aos 17 anos que têm a chance", disse Russell quando questionado pela Race 1 sobre este momento único da prevalência do talento na categoria.

É graças ao talento também que Verstappen segue brigando pelo pentacampeonato. No Bahrein, com um domínio absoluto da McLaren, o >

Piastri celebra vitória e liderança do campeonato

Hamilton segue buscando o caminho com a Ferrari

Bortoleto fez boa corrida com a Sauber até quebrar em Miami

holandês falou para os jornalistas em sua entrevista que estaria "apenas participando do Mundial". É claro que a frase também visa jogar pressão no time papaia, mas as atuações de Max, como na vitória no Japão e na pole em Jeddah mostram que uma melhora de dois a três décimos em sua Red Bull pode transformar o campeonato.

A abertura da temporada europeia costuma marcar uma nova fase para os times, sobretudo com melhoras em seus carros – e quem não estiver indo bem, já vai focar em 2026, como a Aston Martin. Quem também já deve pensar em novo foco é a Ferrari, que hoje já sofre para ser a quarta força do Mundial, especialmente após a evolução da Williams em Miami.

Hamilton e Charles Leclerc demonstram com seus exaltados rádios durante a corrida que a escuderia de Maranello já viveu dias melhores em 2025 – especialmente na pré-temporada, quando a expectativa era que, com a chegada do heptacampeão, o time poderia brigar pelo título.

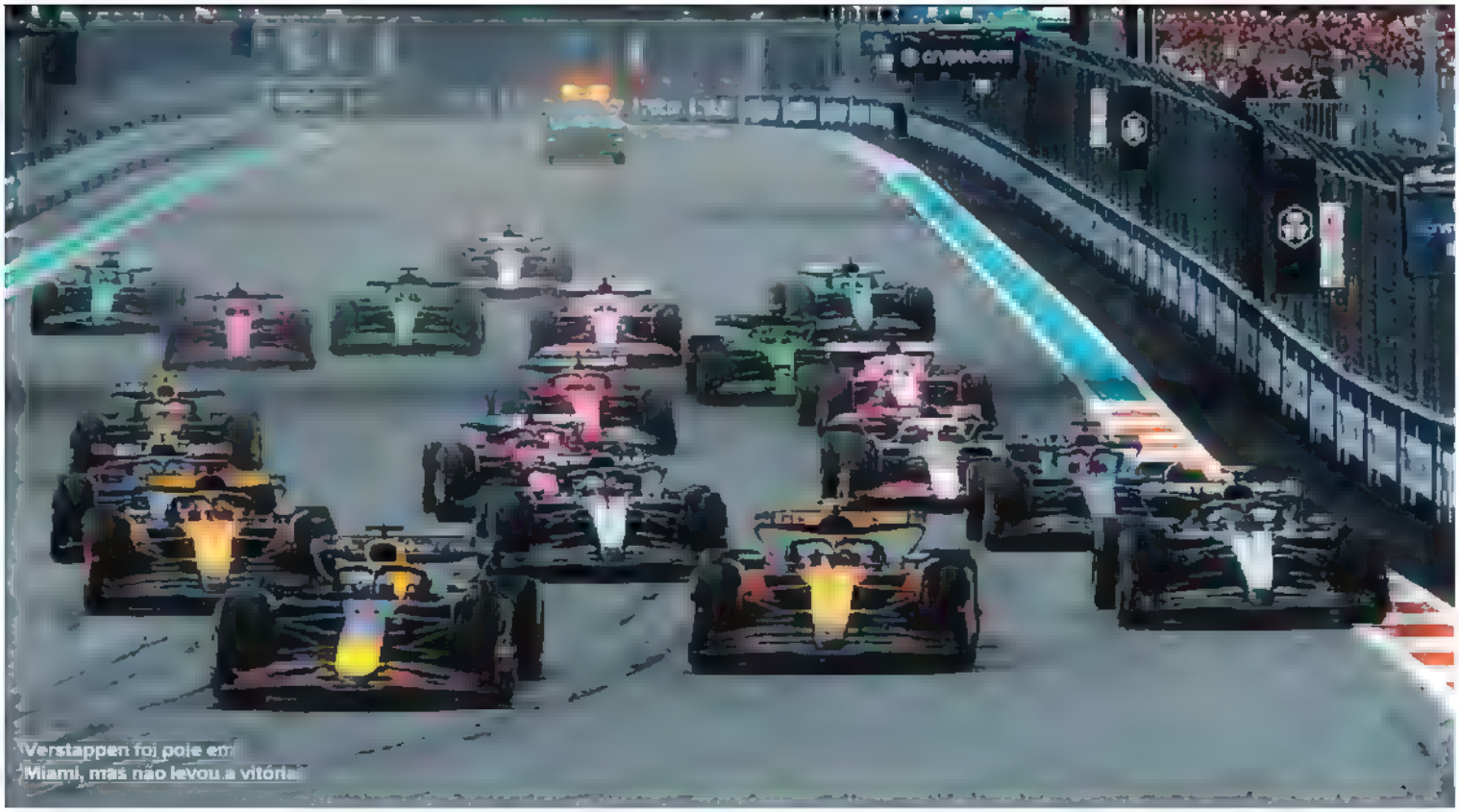
Sempre que há grandes mudanças de regulamento, é natural que os times que

PIASTRI LIDERA O CAMPEONATO E MOSTRA ARMAS PARA LUTAR POR TÍTULO MUNDIAL

estão fora da briga das primeiras colocações passem a focar recursos e energia para o ano seguinte. No caso da Sauber, este fator ainda é adicionado pela mudança na estrutura do time, que passa a ser Audi em 2026. Por isso, a luta de Gabriel Bortoleto para marcar seus primeiros pontos na F1 tem sido tão exaustiva e frustrante em muitos GPs

Em Miami, o brasileiro fez seu melhor final de semana até aqui na categoria, andando boa parte da prova perto do top-10, após conseguir se classificar no Q2, largar em 13º e até ultrapassar a Ferrari de

Piastri triunfa pela terceira vez seguida no ano

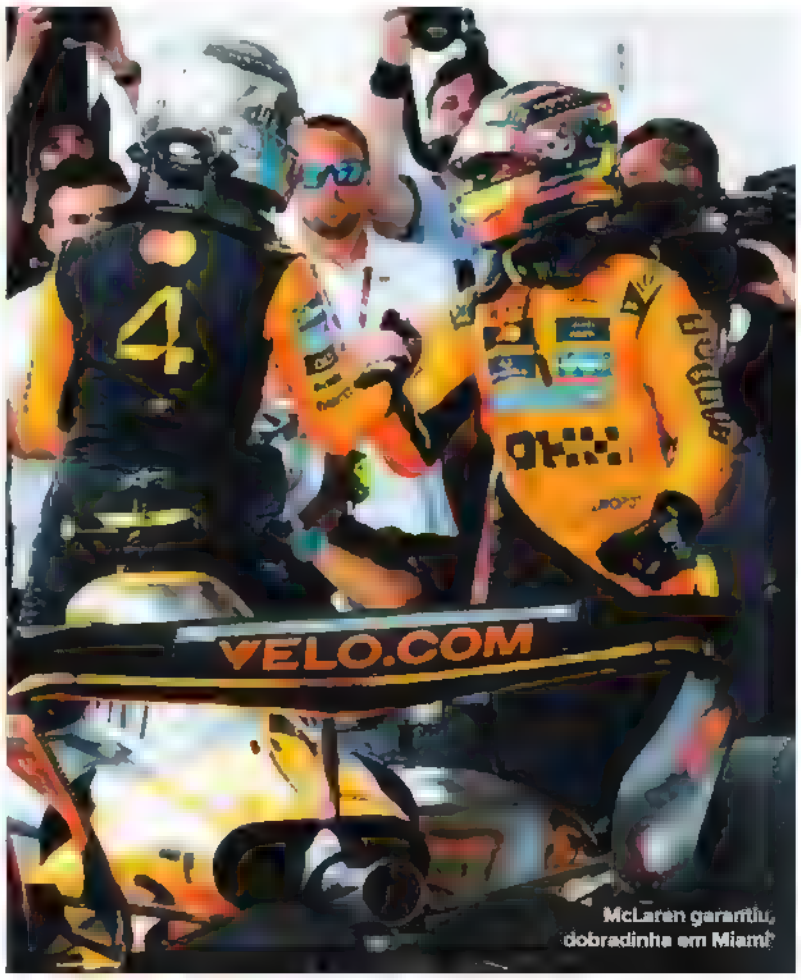

Verstappen foi pole em Miami, mas não levou a vitória

Hamilton na primeira volta. Mas uma quebra na Sauber impediu o brasileiro de conseguir seu melhor resultado na F1. O importante para Bortoleto é seguir impressionando o time, mostrando velocidade e ficando na frente do companheiro de equipe, Nico Hulkenberg. Em Ímola, uma de suas pistas favoritas, o brasileiro iniciou sua reação no campeonato da F2 rumo a conquista do título. Na F1, ele precisa que a Sauber traga *upgrades* para pensar em marcar presença no Q2 e, quem sabe, até no Q3.

Perguntei a Bortoleto se, de certa forma, a frustração pelo desempenho do carro já não era esperada ao assinar com o time. "A gente já esperava esta dificuldade, mas nunca está totalmente preparado até sentar no carro e sentir isso de perto", respondeu. A vantagem é que a Sauber mostra sempre respaldo ao talento de Bortoleto, o que é fundamental, pois ele fez a escolha sabendo que estaria na Audi em 2026.

Já na Alpine, as coisas são diferentes com a gestão de Flavio Briatore. Como era especulado desde o começo do ano, a corrida em Ímola marca a volta de Franco Colapinto ao grid, com Jack Doohan sendo sacado com apenas seis corridas – longe de um desempenho incrível, é verdade, mas tampouco justificando uma saída tão precoce.

Se no time francês a gestão tem sido caótica, na McLaren vem fluindo na melhor maneira possível. O australiano é o favorito, mas a equipe sabe que algum time pode "descobrir" três a quatro décimos e saltar para frente no grid. Hoje, a vantagem da equipe é principalmente em gerenciar a temperatura dos pneus. Se Piastri seguir se aproveitando disso e sendo o único a encarar Verstappen de igual para igual, talvez possa chamar o título de seu **//**



McLaren garantiu dobradinha em Miami

ines249

ines249

MIAMI GO DISCO!

NO MELHOR DO ESTILO *POP ROCK*, O GRANDE PRÊMIO DE MIAMI MARCOU A ABERTURA DA TEMPORADA AMERICANA DA FÓRMULA 1. OS FOTÓGRAFOS BRASILEIROS DA CAR MAGAZINE TROUXERAM NA BAGAGEM AS MELHORES IMAGENS DA ETAPA DA FLÓRIDA, COM CORES QUENTES E CENÁRIOS INCRÍVEIS

APOIO:
Canon
cps.
Canon Professional Services

Lando Norris trouxe no seu capacete um globo de espelhos típico da onda Disco dos anos 80. Durante a chuva em Miami, os reflexos ganharam brilhos líquidos
Beto Issa / CAR Magazine

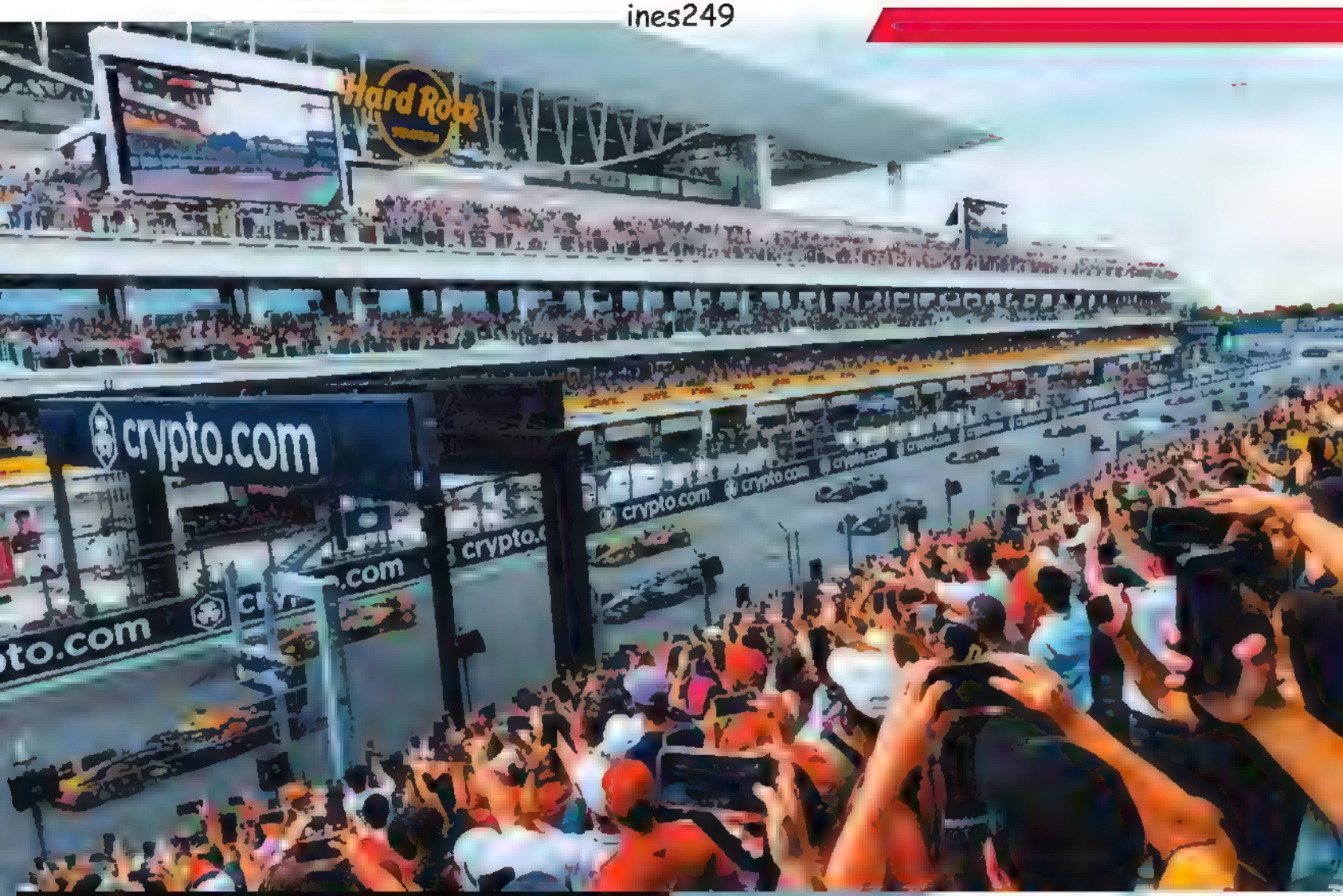
ines249

A Ferrari de Lewis Hamilton sobe na zebra na pista de Miami. O heptacampeão segue andando atrás de Charles Leclerc nos GPs, mas na frente do companheiro nas corridas Sprint
Alex Farias / CAR Magazine

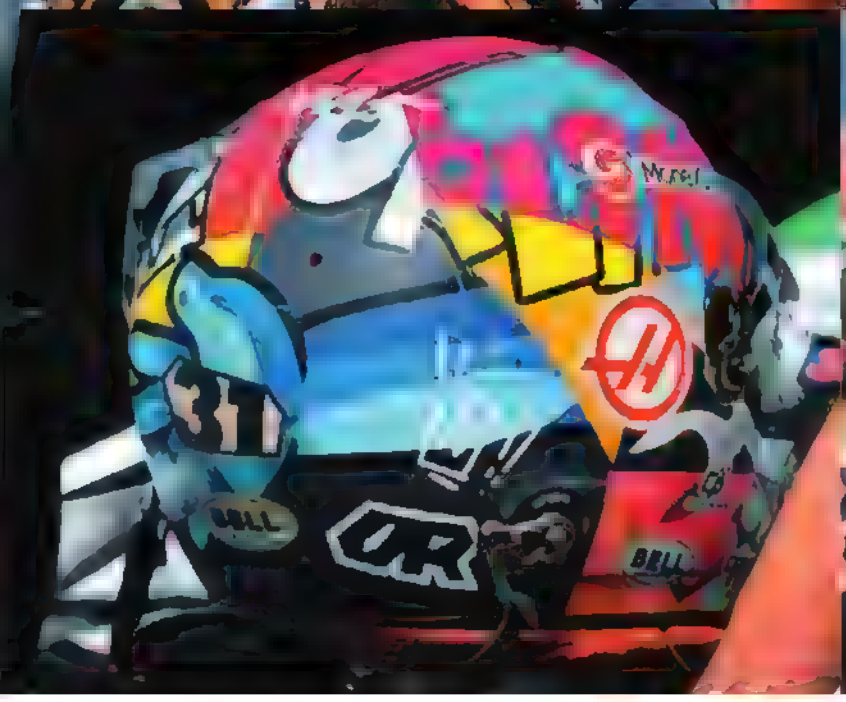
Foco com determinação é a receita de Oscar Piastri na temporada 2025 da F1. O australiano venceu as últimas três corridas e desponta como favorito ao título
Beto Issa / CAR Magazine

Carlos Sainz tem o olhar dividido pelo halo, que na foto mais parece um bico. O espanhol preterido na Ferrari luta para achar um lugar ao sol na Williams
Beto Issa / CAR Magazine

ines249



O fotógrafo catarinense Cristiano Ambujar esteve em Miami e registrou a largada do GP pela perspectiva do torcedor de F1
Cristiano Ambujar

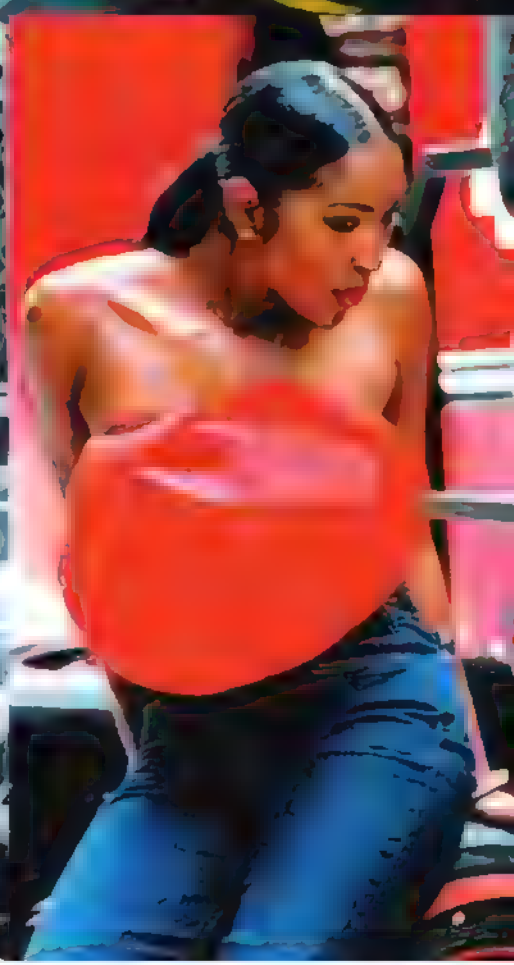


Esteban Ocon usou um novo layout no seu capacete em Miami. O francês ex-Alpine sofre com o baixo rendimento do seu Haas e com a concorrência do jovem Oliver Bearman
Beto Issa / CAR Magazine

O Grande Prêmio de Miami é sempre um desfile de celebridades e artistas. O ator Terry Crews posa com Christian Horner da Red Bull no grid da F1
Beto Issa / CAR Magazine

ines249

Max Verstappen sai do pit stop durante a prova em Miami. O tetracampeão holandês está tirando aguá de pedra de seu Red Bull, que claramente é inferior a McLaren e a Mercedes
Beto Issa / CAR Magazine



Oliver Bearman bateu seu Haas no primeiro treino livre em Miami . O jovem inglês tem uma temporada de altos e baixos, porém geralmente é mais veloz que o companheiro Esteban Ocon
Alex Farias / CAR Magazine

As celebridades americanas ainda não sabem bem onde se colocar no paddock da F1, é nessa hora que pneu vira banquinho para descansar do calor de Miami
Alex Farias / CAR Magazine

ines249

Registro do último vôo de Jack Doohan na Fórmula 1 em Miami. O australiano foi substituido pelo argentino Franco Colapinto na Alpine a partir do GP da Emilia-Romagna
Alex Fanas / CAR Magazine

A atmosfera do GP de Miami tem sempre o Brasil e Senna como personagens. Na foto, a Mclaren de Lando Norris passa pelo mural do artista brasileio Kobra
Alex Fanas / CAR Magazine

ines249

Vida de fotógrafo de Fórmula 1 não é fácil. Depois de fotografarem o grid, profissionais de diferentes nacionalidades correm para suas posições de largada em Miami
Alex Farias / CAR Magazine

O brasileiro Gabriel Bortoleto conquistou sua melhor posição no grid na temporada. Largando em décimo terceiro em Miami, fez uma prova sólida até seu Sauber quebrar
Beto Issa / CAR Magazine

ines249

A corrida em Miami é realizada no entorno do Hard Rock Stadium do Miami Dolphins. A Fórmula 1 usa a estrutura do estádio como boxes, escritórios e sala de imprensa
Beto Issa / CAR Magazine

ines249

Depois da Sprint no sábado em Miami, enquanto Lando Norris estava resignado com os poucos pontos da vitória, Lewis Hamilton estava feliz com a segunda colocação
Alex Farias / CAR Magazine

A largada para o Grande Prêmio de Miami 2025. Max Verstappen largou da pole position e foi duro na queda diante o poderio da McLaren, no final terminou apenas em quarto
Beto Issa / CAR Magazine

ines249

A Ferrari mais uma vez veio tricolor em Miami, além do tradicional vermelho, a Scuderia trouxe as cores azul e branca do patrocinador americano HP
Alex Farias / CAR Magazine

A Racing Bulls chegou a Miami vestida de rosa pink. O carro até que ficou bem bacana, já os macacões rosas fizeram Lawson e Hadjar parecerem personagens do filme Barbie
Beto Issa / CAR Magazine

A atmosfera do paddock em Miami. Ao lado dos boxes fica a praça da fontes, onde os tradicionais flamingos rosa dão lugar a um F1
Alex Farias / CAR Magazine

ines249

Depois de virar "suco" na Red Bull ao lado de Max Verstappen, o neozelandês parece que reencontrou o seu lugar na F1, mesmo com um carro rosa pink em Miami
Alex Farias / CAR Magazine

A dupla da McLaren comemora a vitória no pódio em Miami. Lando Norris só venceu na abertura do campeonato, enquanto Oscar Piastri já tem quatro vitórias em 2025
Alex Farias / CAR Magazine

Detalhe do capacete e do olhar de determinação de Gabriel Bortoleto em Miami. O brasileiro é apoiado pelo Banco BRB desde 2023, nos títulos de F3 e F2
Alex Farias / CAR Magazine

A Fórmula 1 realizou em Miami a sua primeira corrida LEGO da história, com carros de brinquedo montados das pecinhas em tamanho real, com dois lugares e rodas de verdade
Cristiano Andujar

ines249

O AUTOMOBILISMO BRASILEIRO >>> ACELERA COM O BRB

O **Banco BRB** se reafirma como o banco do automobilismo, investindo na paixão, na velocidade e na emoção das pistas. **Patrocinador do Gabriel Bortoleto** – uma das maiores promessas do automobilismo mundial – o BRB reforça seu compromisso com o esporte e impulsiona o futuro das corridas no Brasil.

Banco BRB. Patrocinador do Gabriel Bortoleto

BRB. O BANCO DO AUTOMOBILISMO

ABRA **SUA** CONTA >>>

banco BRB

ines249

ArcelorMittal

Aço não é tudo igual. O Aço Oficial do Automobilismo é ArcelorMittal.

A ArcelorMittal está cada vez mais presente no automobilismo. Ao criar a **nova safety cage da Stock Car**, entramos para a história da modalidade como a **primeira produtora de aço a participar do desenvolvimento do carro**. E agora, na Copa Truck, vamos desenvolver **uma nova solução em aço para caminhões**.

É segurança, sustentabilidade e tecnologia que só os nossos aços inteligentes proporcionam para o esporte. E seguimos pisando fundo por novas conquistas.

ArcelorMittal.
Aços inteligentes para as pessoas e o planeta.